vii) os acordos a alcançar resolvem situações pendentes sem recurso a tribunais arbitrais, que criariam a possibilidade de o Estado ter de se confrontar com o pagamento imediato dos valores relativos aos pedidos de reposição do equilíbrio financeiro existentes.

De resto, vão ser encetados, a curto prazo, processos negociais com os demais concessionários do Estado, de forma a promover, o mais brevemente possível, a articulação de todos eles com a concessão geral atribuída à EP — Estradas de Portugal, S. A.

O Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de Fevereiro, e pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, de 18 de Maio, aprovou as bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, atribuída à EP — Estradas de Portugal, S. A.

Em resultado do acordo alcançado, torna-se necessário proceder à revisão das bases da concessão de modo a contemplar nas referidas bases o direito daquela concessionária à actividade de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores na rede concessionada, quando essa actividade lhe seja expressamente atribuída nas bases de concessões integradas naquele rede e nos correspondentes contratos de concessão.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração às bases da concessão da rede rodoviária nacional

As bases 2 e 3 das bases da concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, alterado pela Lei n.º 13/2008, de 29 de Fevereiro, e pelo Decreto-Lei n.º 110/2009, de 18 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

«Base 2

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — . . . .
5 — . . . .
6 — . . . .
7 — . . . .
8 — . . . .
9 — Compete ainda à concessionária o desenvolvimento da actividade de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores na rede concessionada, quando essa actividade lhe seja expressamente atribuída nas bases de concessões integradas naquela rede e nos correspondentes contratos de concessão.

10 — Sem prejuízo de as receitas e as despesas associadas à actividade referida no número anterior constituírem receitas e despesas próprias da concessionária, o respectivo saldo líquido é contabilizado para efeitos de obtenção de direitos sobre benefícios económicos futuros, nos termos do disposto no n.º 7.

11 — *(Anterior n.º 9.)*
12 — *(Anterior n.º 10.)*

Base 3

[...]

A concessionária tem direito a receber:

a) . . . .
b) O valor das taxas de portagem devidas na rede concessionada, nos termos do n.º 9 da base anterior e do disposto nos respectivos contratos de concessão;
c) *[Anterior alínea b).]*
d) *[Anterior alínea c).]*
e) *[Anterior alínea d).]*
f) *[Anterior alínea e).]*
g) *[Anterior alínea f)].*»

Artigo 2.º

Outorga do contrato

Os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ficam autorizados, com a faculdade de delegação, a outorgar, em nome e em representação do Estado, o contrato de alteração ao contrato de concessão do financiamento, concepção, projecto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Março de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Carlos Manuel Costa Pina* — *António Augusto da Ascenção Mendonça.*

Promulgado em 30 de Abril de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 3 de Maio de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

Decreto-Lei n.º 44-B/2010

de 5 de Maio

O Governo procedeu à implementação do novo modelo de gestão e de financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias, assente nos princípios de *(i)* coesão territorial, traduzido na assunção complementar de encargos relativamente a infra-estruturas rodoviárias seleccionadas, atendendo, sempre que tal se justifique, aos indicadores de desenvolvimento sócio-económico das regiões em causa e à ausência de alternativas viáveis; *(ii)* solidariedade intergeracional, traduzido na adequada distribuição dos custos da rede rodoviária nacional pelos respectivos beneficiários, presentes e futuros, atendendo à vida útil das mesmas, e favorecendo o ajustamento da respectiva amortização financeira à sua amortização económica; *(iii)* eficiência ambiental; *(iv)* contratualização de longo prazo da concessão da rede rodoviária nacional entre o Estado e a EP — Estradas de Portugal, S. A.; *(v)* definição do preço global do ser-

viço representado pelo uso e pela disponibilidade da rede rodoviária nacional, assente na criação da contribuição de serviço rodoviário como receita própria da EP — Estradas de Portugal, S. A.; (*vi*) associação de investimento privado ao desenvolvimento da rede rodoviária nacional, traduzida no reforço das parcerias público-privadas e na transferência de riscos para os parceiros privados; e (*vii*) reforço da segurança rodoviária.

Concretizando os objectivos definidos, o Governo estabeleceu o quadro de regulação do sector, com a criação do Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, I. P. (InIR, I. P.), e atribuiu à EP — Estradas de Portugal, S. A., a concessão da rede rodoviária nacional durante um período mais aproximado à vida útil da infra-estrutura. Deu ainda concretização à contribuição de serviço rodoviário sem sobrecarregar os contribuintes e procedeu ao lançamento de um programa de empreendimentos rodoviários já com a natureza de subconcessões da EP — Estradas de Portugal, S. A.

Na conformação do novo modelo, assumiu particular importância a alteração do paradigma de relacionamento do Estado com o sector rodoviário, consubstanciada na atribuição à EP — Estradas de Portugal, S. A., da concessão da rede rodoviária nacional. Com esta medida visou-se, designadamente, assegurar a transparência na determinação dos custos e das tarifas, o controlo público do desempenho e da eficiência do concessionário geral, a fixação de objectivos públicos e contratualizados no que se refere à qualidade de serviço das vias nacionais, à redução da sinistralidade e à penalização dos efeitos ambientais do sector, e, bem assim, estruturar um modelo de gestão potenciador de capacidade para encontrar no mercado as melhores soluções de financiamento que permitam tornar o sector rodoviário auto-sustentável e geracionalmente equitativo.

Relativamente às relações contratuais existentes entre o Estado e os concessionários privados que operam ao abrigo de bases de concessão individualmente aprovadas e não foram alteradas ou postas em causa pela concessão geral atribuída à EP — Estradas de Portugal, S. A., foram e continuam a ser desenvolvidos processos negociais, por forma a promover a sua integração e adaptação ao novo modelo de gestão e de financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias, numa lógica de maximização da convergência e inclusão no novo paradigma nacional do sector.

Estes processos negociais, desenvolvidos nos termos do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de Julho, foram já encetados relativamente à concessão da Brisa — Auto-Estradas de Portugal, S. A., às concessões do Grupo Ascendi — Concessão SCUT Costa de Prata, Concessão SCUT Grande Porto, Concessão SCUT Beira Litoral e Alta, Concessão Norte e Concessão Grande Lisboa —, e ainda à Concessão SCUT Norte Litoral.

O processo negocial relativo à concessão da Brisa — Auto-Estradas de Portugal, S. A., concluído no final de 2008, possibilitou, para além da resolução de um conjunto de pendentes técnicos complexos e da regularização de comparticipações financeiras, a concretização de um conjunto de alterações que vieram ao encontro dos objectivos do novo modelo de gestão e de financiamento. Entre essas alterações contam-se, nomeadamente, a atribuição à EP — Estradas de Portugal, S. A., de receitas de portagem futuras recolhidas na Concessão Brisa, por via da actualização tarifária anual e de eventuais portagens futuras em troços actualmente não portajados, a supressão das disposições relativas à comparticipação financeira do Estado no custo da construção das auto-estradas a cargo do concessionário, e, finalmente, a inclusão de disposições que consagram a partilha de benefícios entre o concessionário e o Estado.

Os processos negociais relativos à Concessão SCUT Costa de Prata, à Concessão SCUT Grande Porto, à Concessão SCUT Beira Litoral e Alta, à Concessão Norte, à Concessão Grande Lisboa e à Concessão SCUT Norte Litoral estavam necessariamente condicionados pela necessidade de compatibilização, nas soluções a encontrar, do novo modelo de gestão e de financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias com as expectativas dos accionistas dos concessionários, que determinaram a formação da vontade de contratar nos termos expressos nos contratos de concessão em vigor, e visaram igualmente reduzir ou eliminar todos os processos que se encontravam pendentes entre as partes. Essas negociações estão globalmente concluídas, e permitem assegurar a implementação de um conjunto de princípios, a saber: (*i*) as concessões mantêm-se como concessões do Estado; (*ii*) os concessionários assumem integralmente o risco de disponibilidade das vias, bem como, no âmbito da operação dos sistemas de cobrança de portagens, o risco de disponibilidade e risco de tráfego, acrescidos, desde já ou a prazo, do risco de cobrança das respectivas taxas; (*iii*) os concessionários são remunerados em função dos riscos assumidos; (*iv*) as receitas provenientes da cobrança de portagens constituem receitas próprias da EP — Estradas de Portugal, S. A., incluindo aquelas que dizem respeito a concessões já existentes em regime de portagem real; (*v*) o Estado, se e quando o determinar expressamente, pode introduzir portagens em qualquer troço das concessões em causa, apenas tendo de negociar com os concessionários as compensações devidas por eventuais novos investimentos a realizar, sem dependência de outros acordos e sem criar, em princípio, situações de rotura ou de reposição forçada do equilíbrio financeiro destas concessões; (*vi*) os eventuais alargamentos futuros das vias objecto destas concessões dependem de determinação do Estado, o que permite alinhar esse direito com a assunção de risco de tráfego pela EP — Estradas de Portugal, S. A.; (*vii*) os acordos a alcançar resolvem situações pendentes sem recurso a tribunais arbitrais, que criariam a possibilidade de o Estado ter de se confrontar com o pagamento imediato dos valores relativos aos pedidos de reposição do equilíbrio financeiro existentes.

De resto, vão ser encetados, a curto prazo, processos negociais com os demais concessionários do Estado, de forma a promover, o mais brevemente possível, a articulação de todos eles com a concessão geral atribuída à EP — Estradas de Portugal, S. A.

O Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, aprovou as bases da concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Concessão SCUT Norte Litoral, atribuída mediante a celebração do respectivo contrato de concessão com a sociedade EUROSCUT NORTE—Sociedade Concessionária da SCUT Norte Litoral, S. A.

Em resultado do acordo alcançado, torna-se necessário proceder à revisão das bases da concessão.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração às bases da concessão Norte Litoral

As bases I, II, IV, V, VI, VII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XVI, XVII, XIX, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLII, XLIII, XLV, XLVI, XLVII, XLVIII, XLIX, L, LI, LII, LIII, LIV, LV, LVI, LVIII, LIX, LX, LXVI, LXVIII, LXIX, LXX, LXXI, LXXV, LXXVI, LXXVII, LXXVIII, LXXIX, LXXX, LXXXI, LXXXIII, LXXXIV, LXXXVI, LXXXVIII, LXXXIX, XCII, XCIII e XCV das bases da concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, passam a ter a seguinte redacção:

«Base I

Definições e abreviaturas

1 — Nas presentes bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados têm os seguintes significados:

a) ACE — o Agrupamento Complementar de Empresas constituído entre as sociedades Ferrovial Agroman, S. A., Construções Gabriel A. S. Couto, S. A., Empresa de Construções e Obras Públicas de Arnaldo de Oliveira, S. A., Eusébio & Filhos, S. A., Empreiteiros Casais de António Fernandes da Silva, S. A., J. Gomes — Sociedade de Construções do Cávado, S. A., Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S. A., e António Alves Quelhas, S. A., com vista ao desenvolvimento, nos termos do Contrato de Empreitada, das actividades de concepção, de projecto e de construção dos Lanços referidos nos n.os 1 e 2 da base II;

b) . . . .

c) . . . .

d) Áreas de Serviço — as instalações marginais à Auto-Estrada, destinadas à instalação de equipamento de apoio aos utentes, compostas designadamente por postos de abastecimento de combustíveis, por estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares, e por zonas de repouso e de parqueamento de veículos;

e) . . . .

f) *(Revogada.)*

g) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão aprovado pelo Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo presente decreto-lei;

h) . . . .

i) *(Revogada.)*

j) Caso Base Ajustado — o Caso Base Pós-Refinanciamento, aceite pelo Concedente, reflectindo os efeitos decorrentes do mecanismo de partilha do benefício do Refinanciamento da Concessão;

k) Caso Base Pós-Refinanciamento — o Caso Base Pré-Refinanciamento com as novas condições e estrutura de financiamento decorrentes do Refinanciamento da Concessão, mantendo-se todos os restantes pressupostos e cálculos do Caso Base Pré-Refinanciamento;

l) Caso Base Pré-Refinanciamento — o modelo financeiro tal como resultar ajustado em função da realidade registada na Concessão no momento em que for utilizado, mantendo-se inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo constantes do Caso Base;

m) Cobrança Coerciva — a cobrança de uma taxa de portagem que não tenha sido paga pelo utente através da Cobrança Primária ou da Cobrança Secundária, implicando ainda o pagamento de um Custo Administrativo e de uma coima, se aplicável;

n) Cobrança Primária — a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes com recurso a contrato com uma entidade de cobrança credenciada através de sistema de débito em conta ou de pré-pagamento, com provisão de conta adequada, independentemente de identificação do utente;

o) Cobrança Secundária — a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes através de sistema de pagamento posterior à utilização do serviço portajado (pós-pagamento), implicando o pagamento de um Custo Administrativo;

p) Código das Expropriações — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro, com as respectivas alterações;

q) Código das Sociedades Comerciais — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de Setembro, na redacção em vigor à Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

r) Código dos Contratos Públicos — o diploma aprovado pelo Decreto—Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, na redacção em vigor na presente data;

s) *[Anterior alínea j).]*

t) *[Anterior alínea k).]*

u) *[Anterior alínea l).]*

v) Contrato de Empreitada — o contrato celebrado entre a Concessionária e o ACE, tendo por objecto a concepção, o projecto e a construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, o qual consta como anexo ao Contrato de Concessão;

w) Contrato de Prestação de Serviços — o contrato de prestação do serviço de cobrança de portagens aos utentes da Auto-estrada, a celebrar entre a Concessionária e a EP, cuja minuta consta como anexo ao Contrato de Concessão;

x) *(Revogada.)*

y) *[Anterior alínea n).]*

z) *[Anterior alínea o).]*

aa) Corredor — a faixa de largura de 400 m definida por 200 m para cada lado do eixo do traçado rodoviário que lhe serve de base;

bb) *[Anterior alínea q).]*

cc) Custo Médio Ponderado do Capital — a taxa de actualização calculada a partir do custo individual de cada uma das fontes de financiamento da Concessionária, ponderadas de acordo com a estrutura de capital da mesma;

dd) Custos Administrativos — a sobretaxa administrativa a suportar pelo utente, caso a cobrança da taxa de portagem seja efectuada através de Cobrança Secundária ou Coerciva, nos termos previstos na base LVII-D;

ee) *(Revogada.)*

ff) *(Revogada.)*

gg) Data de Assinatura do Contrato de Concessão — a data em que foi celebrado o Contrato de Concessão, nos termos da minuta aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 139/2001, de 31 de Agosto;

hh) *[Anterior alínea s).]*

ii) *(Revogada.)*

jj) *(Revogada.)*

kk) *[Anterior alínea t).]*

ll) EP — a EP — Estradas de Portugal, S. A.;

mm) Esclarecimentos — a informação prestada através do ofício n.º 130, de 23 de Julho de 1999, aos concorrentes no concurso público para atribuição da Concessão;

nn) Estabelecimento da Concessão — o conjunto de bens referido na base VI;

oo) *(Revogada.)*

pp) *[Anterior alínea v).]*

qq) Estudo de Impacte Ambiental ou EIA — o documento que contém, nos termos exigidos por lei, uma descrição sumária do projecto, informação relativa aos estudos de base e à situação de referência, bem como a identificação e a avaliação dos impactes ambientais considerados relevantes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, e as medidas de gestão ambiental destinadas a prevenir, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados;

rr) IGF — a Inspecção-Geral de Finanças;

ss) InIR — o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.;

tt) IPC — o índice de preços no consumidor, sem habitação, para todo o território nacional, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.;

uu) *(Revogada.)*

vv) *(Revogada.)*

ww) *(Revogada.)*

xx) IVA — o imposto sobre o valor acrescentado;

yy) *[Anterior alínea bb).]*

zz) Manual de Operação e Manutenção — o documento a elaborar pela Concessionária e a aprovar pelo Concedente nos termos dos n.ºs 1 a 3 da base L;

aaa) MAOT — o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território ou o Ministério que, em cada momento, detenha as atribuições do Estado nas áreas do ambiente e do ordenamento do território;

bbb) MEF — o Ministro de Estado e das Finanças ou o Ministro que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das finanças;

ccc) *[Anterior alínea dd).]*

ddd) MOPTC — o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ou o Ministro que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das obras públicas;

eee) *[Anterior alínea gg).]*

fff) Período Inicial da Concessão — o período de tempo que se inicia às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão e termina às 24 horas do dia 31 de Dezembro de 2005 ou às 24 horas do último dia do mês em que se verifique a entrada em serviço efectivo de todos os Lanços, de acordo com o definido no n.º 8 da base XLVII, consoante a que ocorra mais tarde;

ggg) Plano de Controlo de Qualidade — o documento elaborado nos termos da base L;

hhh) Programa de Trabalhos — o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas actividades integradas na Concessão, o qual consta como anexo ao Contrato de Concessão;

iii) Proposta — o conjunto de documentação submetido pelo Concorrente ao concurso público para atribuição da Concessão, tal como resultou alterado pela conclusão da fase de negociações mantidas nos termos das regras daquele concurso;

jjj) *[Anterior alínea mm).]*

kkk) *[Anterior alínea nn).]*

lll) Refinanciamento da Concessão — a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento ou dos contratos que os venham a substituir ou alterar, ou a sua substituição por outros contratos ou por outras estruturas de financiamento e que, em qualquer dos casos (*i*) tenham impacto mesmo que indirecto, nas datas ou nos montantes de quaisquer pagamentos a uma Entidade Financiadora ou (*ii*) aumentem ou diminuam o montante global do financiamento contratado;

mmm) SICIT — o Sistema Integrado de Controlo e Informação de Tráfego no território português;

nnn) SIEV — a SIEV — Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, S. A.;

ooo) Sublanço — o troço viário da Auto-Estrada entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou uma auto-estrada já construída ou em construção na Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

ppp) Terceiras Entidades — as entidades que não sejam Membros do Concorrente nem empresas associadas daqueles, tal como definidas no n.º 2 do artigo 63.º da Directiva n.º 2004/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004;

qqq) Termo da Concessão — a extinção do Contrato de Concessão, independentemente do motivo pelo qual a mesma ocorra;

rrr) TIR — a taxa interna de rendibilidade para os accionistas, em termos anuais nominais, para todo o prazo da Concessão, definido como a TIR nominal dos fundos por estes disponibilizados e do cash flow distribuído aos accionistas, designadamente sob a forma de juros e reembolso de suprimentos e ou prestações acessórias de capital, dividendos pagos ou reservas distribuídas, a preços correntes, durante todo o período da Concessão, calculada nos termos constantes do Caso Base;

sss) TMDA — o tráfego médio diário anual;

ttt) Transacção — o conjunto de dados gerados num local de detecção aquando da sua transposição por um veículo, ao qual corresponde uma taxa de portagem;

uuu) Transacção Agregada — a liquidação de uma Viagem realizada numa via portajada;

vvv) Viagem — o percurso realizado num conjunto de um ou mais Sublanços da Auto-Estrada com um ou mais pórticos instalados, a que correspondam taxas de portagem real que o sistema de cobrança existente possa identificar, de uma forma coerente e integrada, por referência a um dado limite de tempo adequado, por uma determinada viatura entre a sua entrada e a sua saída da Auto-Estrada.

2 — . . . .

Base II

[...]

1 — A Concessão tem por objecto a concepção, projecto, construção, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .

2 — Constituem ainda o objecto da Concessão, para efeitos de projecto, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, os seguintes Lanços:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .

3 — Integra igualmente o objecto da Concessão a prestação do serviço de cobrança de portagens aos utentes na Auto-Estrada, nos termos previstos no capítulo X-A.

4 — Os Lanços referidos nos n.os 1 e 2 estão divididos, para os efeitos do capítulo XII, nos Sublanços indicados em anexo ao Contrato de Concessão, entendendo-se por extensão de um Lanço o somatório das extensões dos Sublanços em que se divide, calculadas de acordo com o número seguinte.

5 — *(Anterior n.º 4.)*

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) Se uma das extremidades do Sublanço coincidir com um nó de interligação com outra auto-estrada, e esse nó apresentar duas obras de arte na transposição dessa auto-estrada, a extensão do Sublanço é determinada pela média da distância de cada uma dessas obras de arte à outra extremidade.

Base IV

[...]

1 — . . . .

2 — A Concessionária não pode, em qualquer circunstância, recusar a utilização da Auto-Estrada a qualquer pessoa ou entidade, nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre utentes.

Base V

[...]

1 — . . . .

2 — . . . .

3 — Os nós de ligação fazem parte da Concessão, nela se incluindo, para efeitos de exploração e de conservação, os troços de estradas que os completem, considerados entre os pontos extremos de intervenção da Concessionária nessas estradas ou, quando não seja possível essa definição, entre os pontos extremos do enlace dos ramos dos nós, bem como os troços de ligação em que o tráfego seja exclusivamente de acesso à Auto-Estrada.

4 — . . . .

5 — . . . .

Base VI

[...]

O Estabelecimento da Concessão é composto:

a) . . . .
b) Pelas Áreas de Serviço e de repouso, pelos centros de assistência e de manutenção e por outros serviços de apoio aos utentes da Auto-Estrada e nela situados;
c) Pelos imóveis afectos à cobrança *(free flow)* de portagens.

Base VII

[...]

1 — . . . .

a) O Estabelecimento da Concessão;
b) Todas as obras, máquinas, aparelhagem e respectivos acessórios utilizados para a exploração e a conservação da Auto-Estrada, das Áreas de Serviço e de repouso situadas ao longo desta, bem como os terrenos, as instalações e os equipamentos de contagem de veículos e de classificação de tráfego e de circuito fechado de TV, as casas de guarda e do pessoal da referida exploração e conservação que pertençam à Concessionária, e outros activos afectos à exploração, os escritórios e outras dependências de serviço e quaisquer bens afectos à Concessão e, sem prejuízo do disposto nos n.os 4 a 7 da base LVII-I, os equipamentos e sistemas de cobrança *(free flow)* de portagens.

2 — . . . .

Base IX

[...]

1 — . . . .

2 — . . . .

a) . . . .
b) . . . .

3 — Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção da Auto-Estrada, das Áreas de Serviço, das instalações de controlo de tráfego, de cobrança *(free flow)* de portagens e de assistência dos utentes, bem como as edificações neles construídas, integram igualmente o domínio público do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, por qualquer forma, sem prévia autorização expressa do Concedente, celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram a Concessão ou o domínio público do Concedente, os quais, encontrando-se subtraídos ao comércio jurídico privado, não podem igualmente ser objecto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respectivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, sem prejuízo do disposto nas presentes bases ou no que vier a ficar definido no Contrato de Concessão.

5 — . . . .

6 — . . . .

7 — A Concessionária apenas pode alienar os bens mencionados no n.º 5 se proceder à sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores, ex-

cepto tratando-se de bens que comprovadamente tenham perdido utilidade para a Concessão.

8 — . . . .

9 — Os termos dos negócios efectuados ao abrigo do n.º 5 devem ser comunicados ao Concedente, no prazo de 30 dias após a data da sua realização, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

10 — Ao longo dos últimos cinco anos de duração da Concessão, os termos dos negócios referidos no n.º 5 devem ser comunicados pela Concessionária ao Concedente com uma antecedência mínima de 30 dias, podendo este opor-se à sua concretização nos 10 dias seguintes à recepção daquela comunicação.

11 — A oposição do Concedente nos termos do número anterior impede a Concessionária de realizar o negócio em vista, sob pena de nulidade.

12 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8 da base LXXXI, revertem automaticamente para o Concedente, no Termo da Concessão, e sem qualquer custo ou preço a suportar por este, todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão.

13 — *(Anterior n.º 12.)*

14 — *(Anterior n.º 13.)*

Base X

Prazo da Concessão

1 — O prazo da Concessão é de 30 anos a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, expirando automaticamente às 24 horas do dia em que ocorrer o trigésimo aniversário dessa assinatura.

2 — . . . .

Base XI

[...]

1 — A Concessionária tem como objecto social, ao longo de todo o período da Concessão, o exercício das actividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, bem como das actividades autorizadas nos termos dos n.os 4 e 5.

2 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a sua sede em Portugal.

3 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

4 — Mediante prévia autorização do Concedente, a Concessionária pode desenvolver, dentro dos limites físicos da Concessão, outras actividades para além das que se encontram referidas no número anterior, com partilha equitativa de benefícios entre Concedente e Concessionária através de um dos mecanismos previstos no n.º 6 da base XIX-A.

5 — Na estrita medida em que tal não afecte nem condicione o cumprimento das obrigações que à Concessionária incumbem nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária pode, mediante autorização do Concedente, desenvolver, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, outras actividades.

Base XII

[...]

1 — O capital social da Concessionária encontra-se distribuído, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, entre os Membros do Concorrente, na exacta medida que foi pelo Concorrente indicada na Proposta.

2 — Qualquer alteração da posição hierárquica dos Membros do Concorrente no capital social da Concessionária carece de autorização prévia do Concedente.

3 — *(Anterior n.º 2.)*

4 — *(Anterior n.º 3.)*

5 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter acções da Concessionária, desde que os accionistas da Concessionária identificados em anexo ao Contrato de Concessão detenham, em conjunto, e enquanto accionistas directos da mesma, até cinco anos após a data da entrada em serviço do último Lanço a construir, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

6 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros deter acções da Concessionária, desde que os accionistas da Concessionária identificados em anexo ao Contrato de Concessão que sejam titulares de participações superiores a 10% do capital social da Concessionária detenham, em conjunto, e enquanto accionistas directos ou indirectos da mesma, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

7 — *(Anterior n.º 6.)*

8 — *(Anterior n.º 7.)*

9 — Consideram-se acções, para os efeitos previstos nos n.os 3 a 8, quaisquer participações no capital social da Concessionária, tituladas ou não, incluindo qualquer um dos tipos descritos no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais.

Base XIII

[...]

1 — O capital social da Concessionária é de € 63 197 800, integralmente subscrito e totalmente realizado.

2 — *(Revogado.)*

3 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período da Concessão, sem prévio consentimento do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, até à conclusão da construção de toda a Auto-Estrada, deter acções próprias.

Base XIV

[...]

1 — . . . .

2 — A emissão de quaisquer títulos ou instrumentos financeiros pela Concessionária que permitam ou possam permitir, em certas circunstâncias, a subscrição, a aquisição ou a detenção de acções representativas do capital social da Concessionária em violação das regras estabelecidas nos n.os 1 a 6 da base XII carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia e específica do Concedente, a quem é solicitada com, pelo menos, 30 dias úteis de antecedência em relação, seja à sua emissão, seja à outorga de instrumento que as crie ou que constitua compromisso da Concessionária em criá-los, consoante o evento que primeiro ocorrer.

3 — Exceptuam-se do disposto no n.º 1 as alterações dos Estatutos que se limitem a consagrar o seguinte:

a) Um aumento de capital da Concessionária, desde que as condições e a realização efectiva desse aumento observem o disposto nas bases XII e XIII;

b) A mudança da sua sede, desde que observado o disposto no n.º 2 da base XI; ou

c) A alteração do número dos membros dos órgãos sociais ou da mesa da Assembleia Geral.

4 — A Concessionária remete ao Concedente, no prazo de 30 dias após a respectiva outorga, cópia simples dos documentos que corporizem alteração dos Estatutos que tenha realizado nos termos da presente base.

Base XVI

[...]

1 — Ao longo de todo o período da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas no Contrato de Concessão, a Concessionária compromete-se para com o Concedente a:

a) Dar-lhe conhecimento imediato de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, a impedir, a tornar excessivamente oneroso ou excessivamente difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o Concedente emergentes do Contrato de Concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da Concessão ou de resolução do Contrato de Concessão, nos termos previstos no capítulo XVIII;

b) . . . .

c) . . . .

d) . . . .

e) . . . .

f) . . . .

g) . . . .

h) . . . .

i) Remeter-lhe, no primeiro trimestre de cada ano, um relatório respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e os trabalhos de construção, de conservação e de exploração da Auto-Estrada, bem como sobre os níveis de serviço e os indicadores de actividade relacionados com a sinistralidade e a segurança rodoviárias, cobrindo aspectos como os pontos de acumulação de acidentes, a identificação das causas dos acidentes e a comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhados por auditoria efectuada por entidade idónea e independente e em formato a acordar com o Concedente;

j) . . . .

2 — Das informações mencionadas nas alíneas *a*) a *e*) e *g*) a *i*) do número anterior deve ser remetida cópia à EP.

Base XVII

[...]

1 — . . . .

2 — A Concessionária deve informar de imediato o Concedente no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe ser retirada, caducar, ser revogada ou por qualquer motivo deixar de operar os seus efeitos, indicando desde logo que medidas tomou e ou vai tomar para repor tal licença em vigor.

Base XIX

[...]

1 — . . . .

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das actividades objecto da Concessão, a Concessionária celebrou, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, os Contratos de Financiamento e celebrou com os seus accionistas o Acordo de Accionistas de Realização do Capital Social da Sociedade Concessionária e de Prestações Acessórias, que, em conjunto, declara garantirem-lhe tais fundos, nos termos dos respectivos contratos.

3 — . . . .

4 — A Concessionária tem o direito de receber os pagamentos por disponibilidade e as demais importâncias previstas no capítulo XII, os rendimentos de exploração das Áreas de Serviço e quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da Concessão.

Base XXII

[...]

1 — São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações a realizar, por causa directa ou indirecta, para o Estabelecimento da Concessão, competindo à Concessionária a prática dos actos que individualizem os bens a expropriar, nos termos do Código das Expropriações.

2 — . . . .

3 — . . . .

4 — . . . .

Base XXIII

[...]

1 — A condução e a realização dos processos expropriativos dos bens ou dos direitos necessários ao Estabelecimento da Concessão compete à Concessionária, como entidade expropriante, em nome do Concedente, à qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento de indemnizações ou de outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou de outros ónus ou encargos delas derivados.

2 — . . . .

3 — . . . .

Base XXIV

InIR

Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, sempre que no Contrato de Concessão se atribuam poderes ou se preveja o exercício de faculdades pelo Concedente, tais poderes e tal exercício podem ser executados pelo InIR, salvo quando o contrário decorrer da regra em causa ou de disposição imperativa da lei.

Base XXV

[...]

1 — . . . .

2 — A construção deve iniciar-se 15 meses após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

3 — . . . .

Base XXVI

[...]

1 — . . . .
2 — As datas de entrada em serviço efectivo e as datas de início da construção de cada um dos Lanços referidos no número anterior constam do Programa de Trabalhos.
3 — . . . .

Base XXVII

[...]

1 — . . . .
2 — Os estudos e os projectos referidos no número anterior devem satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, à segurança, à comodidade e à economia dos utentes da Auto-Estrada, sem descurar os aspectos de integração ambiental e o enquadramento adaptado à região que a mesma atravessa, e são apresentados sucessivamente sob as formas de estudos prévios, incluindo Estudos de Impacte Ambiental, anteprojectos e projectos, podendo alguma destas fases ser dispensada pelo InIR, a solicitação devidamente fundamentada da Concessionária.
3 — . . . .
4 — . . . .
5 — . . . .
6 — A Concessionária pode solicitar ao Concedente e este deve fornecer-lhe, com a brevidade possível, os seguintes elementos de estudo disponíveis no MOPTC:

. . . .

7 — . . . .

Base XXVIII

[...]

1 — No prazo de 30 dias úteis contados da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária submete à aprovação do Concedente um documento em que indica as datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, Estudos de Impacte Ambiental, anteprojectos e projectos que lhe compete elaborar, as alterações que propõe aos elementos indicados no n.º 6 da base anterior, e as entidades técnicas independentes que propõe para a emissão do parecer de revisão a que alude o n.º 6 da base seguinte.
2 — . . . .
3 — O documento a que se refere o n.º 1 considera-se tacitamente aprovado no prazo de 30 dias úteis a contar da sua entrega, suspendendo-se aquele prazo em virtude da apresentação de pedidos de esclarecimento pelo Concedente e pelo período de tempo que este fixar.

Base XXIX

[...]

1 — Sempre que houver lugar à apresentação de estudos prévios, devem os mesmos ser apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .
e) . . . .
f) . . . .
g) . . . .
h) . . . .
i) Auditoria de segurança.

2 — Os Estudos de Impacte Ambiental são instruídos em cumprimento da legislação nacional e comunitária em vigor, por forma a que o InIR os possa submeter ao MAOT, para parecer de avaliação.
3 — Os projectos base e os projectos de execução devem ser apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .
e) . . . .
f) . . . .
g) . . . .
h) . . . .
i) . . . .
j) . . . .
l) . . . .
m) Portagens;
n) Sistema de Controlo e Gestão de Tráfego;
o) Canal Técnico Rodoviário;
p) *[Anterior alínea m).]*
q) *[Anterior alínea n).]*
r) *[Anterior alínea o).]*
s) *[Anterior alínea p).]*
t) *[Anterior alínea q).]*
u) *[Anterior alínea r).]*
v) *[Anterior alínea s).]*
x) *[Anterior alínea t).]*
z) *[Anterior alínea u).]*
aa) *[Anterior alínea v).]*
bb) *[Anterior alínea x).]*
cc) *[Anterior alínea y).]*
dd) *[Anterior alínea z).]*
ee) Auditoria de segurança.

4 — . . . .
5 — . . . .

a) Textos — *Microsoft Word*, armazenados no formato *standard*;
b) Tabelas e folhas de cálculo — *Microsoft Excel*, armazenados no formato *standard*;
c) . . . .

6 — Os estudos e os projectos apresentados ao InIR, nas diversas fases, devem ser instruídos com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes, que os submetem à aprovação dos organismos oficiais competentes.
7 — A apresentação dos projectos ao InIR deve ser instruída com todas as autorizações necessárias emitidas pelas autoridades competentes.

Base XXX

[...]

1 — Na elaboração dos projectos da Auto-Estrada devem respeitar-se as características técnicas definidas

nas normas de projecto do InIR ou, caso não existam, da EP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas excepcionalmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, podem ser adoptadas velocidade base e características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da Concessionária, devidamente fundamentada.

3 — O dimensionamento do perfil transversal dos Sublanços (secção corrente) deve ser baseado no TMDA previsto para o ano horizonte, considerando este como o vigésimo ano após a abertura ao tráfego do Lanço em que se integram.

4 — . . . .

a) Vedação — a Auto-Estrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se, para o efeito, tipos de vedações a aprovar pelo InIR devendo também ser vedadas lateralmente, em toda a sua extensão, as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante.

b) Sinalização — é estabelecida a sinalização, horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente orientação e segurança da circulação, segundo as normas em uso no InIR, devendo ainda prevista sinalização específica para a circulação em situação de condições atmosféricas adversas, tais como chuva intensa ou nevoeiro;

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma da Auto-Estrada junto dos aterros com altura superior a três metros no separador quando tenha largura inferior a nove metros, bem como na protecção a obstáculos próximos da plataforma ou nos casos previstos nas normas em vigor para o sector, devendo ser previstos sistemas de detecção de nevoeiro;

d) Integração e enquadramento paisagístico — a integração da Auto-Estrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa são objecto de projectos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento, quer destes quer das margens, separador e Áreas de Serviço;

e) . . . .

f) Telecomunicações — são estabelecidas ao longo da Auto-Estrada redes de telecomunicações adequadas para serviço da Concessionária e da EP e para assistência aos utentes, devendo o Canal Técnico Rodoviário a construir pela Concessionária para o efeito permitir a instalação de um cabo de fibra óptica pelo Concedente, cuja utilização lhe fica reservada;

g) . . . .

5 — Ao longo e através da Auto-Estrada, incluindo nas suas obras de arte especiais, devem ser estabelecidos, onde o InIR determine ser conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos eléctricos, telefónicos e outros possa ser efectuado sem afectar as estruturas e sem necessidade de levantar o pavimento.

Base XXXI

[...]

1 — Os estudos e os projectos apresentados ao InIR nos termos das bases anteriores consideram-se tacitamente aprovados pelo MOPTC no prazo de 60 dias a contar da respectiva apresentação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A solicitação, pelo InIR, de correcções ou de esclarecimentos aos projectos ou aos estudos inicialmente apresentados, tem por efeito o reinício da contagem de novo prazo de aprovação se aquelas correcções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à apresentação desses projectos e estudos, ou a mera suspensão daqueles prazos, até que seja feita a correcção ou prestado o esclarecimento, se a referida solicitação se verificar após aquela data.

3 — O prazo de aprovação referido no n.º 1 conta-se a partir da data de recepção, pelo InIR, do competente parecer do MAOT, ou do termo do prazo previsto na lei para que esta entidade se pronuncie.

4 — A aprovação ou a não aprovação dos projectos pelo MOPTC não acarreta qualquer responsabilidade para o Concedente nem liberta a Concessionária dos compromissos emergentes do Contrato de Concessão ou da responsabilidade que lhe advenha da imperfeição daqueles ou do decurso das obras, excepto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente, relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado por escrito reservas referentes à segurança das mesmas e a responsabilidade concreta que for invocada pelo Concedente ou por terceiro lesado decorra directamente de factos incluídos em tais reservas.

5 — No caso de o traçado dos Lanços referidos no n.º 1 da base II que venha a ser aprovado pelo MOPTC não se localizar no Corredor considerado na Proposta, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, desde que demonstre ter havido aumento de custos.

Base XXXII

[...]

1 — . . . .

2 — Compete à Concessionária elaborar e submeter à aprovação do InIR, que os deve aprovar ou rejeitar no prazo de 30 dias a contar da data da sua submissão, os cadernos de encargos ou as normas de construção, não podendo as obras ser iniciadas antes de os mesmos terem sido aprovados, e devendo estas ser realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as melhores regras da arte, de harmonia com as disposições legais e regulamentares em vigor, e as características habituais em obras do tipo das que constituem objecto da Concessão.

3 — Quaisquer documentos que careçam de aprovação apenas podem circular nas obras com o visto do InIR.

4 — . . . .

Base XXXIII

[...]

1 — Quaisquer alterações, propostas pela Concessionária, ao Programa de Trabalhos devem ser notificadas ao InIR, acompanhadas da devida justificação, não podendo, em nenhuma circunstância, envolver adiamento da data de entrada em serviço de cada um dos Lanços.

2 — Ocorrendo atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos ou sendo-lhe feitas pela Concessionária

alterações que possam por em risco as datas de entrada em serviço de cada Lanço, o InIR notifica a Concessionária para apresentar, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, mas nunca superior a 15 dias úteis, um plano de recuperação do atraso e a indicação do reforço de meios para o efeito necessário.

3 — O InIR pronuncia-se sobre o plano de recuperação referido no número anterior no prazo de 15 dias úteis a contar da sua apresentação.

4 — Caso o plano de recuperação referido nos números anteriores não seja apresentado no prazo para o efeito fixado, ou caso este não seja aprovado pelo InIR, este pode impor à Concessionária a adopção das medidas que entender adequadas e ou o cumprimento de um plano de recuperação por ele elaborado.

5 — *(Anterior n.º 4.)*

6 — *(Anterior n.º 5.)*

Base XXXIV

[...]

1 — . . . .

a) Nos Sublanços com quatro vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do ano em que o TMDA atingir 38 000 veículos;

b) Nos Sublanços com seis vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do ano em que o TMDA atingir 60 000 veículos.

2 — Os encargos decorrentes do aumento de número de vias dos Lanços são da responsabilidade do Concedente, devendo as respectivas condições de pagamento ser previamente acordadas com a Concessionária, sem prejuízo do disposto nos n.os 5 a 8.

3 — Os procedimentos necessários ao aumento de número de vias dos Lanços são desenvolvidos pela Concessionária, que adopta, para o efeito, os procedimentos pré-contratuais que possam ser legalmente exigidos, no prazo determinado pelo Concedente, sem prejuízo do disposto no n.º 8.

4 — Os documentos e as peças dos procedimentos pré-contratuais, e a respectiva adjudicação, devem ser previamente aprovados pelo Concedente, que pode, em qualquer circunstância, determinar:

a) Alterações às peças do procedimento;

b) A alteração do projecto de decisão de adjudicação, desde que respeitando as normas legais e regulamentares aplicáveis.

5 — Na falta do acordo previsto no n.º 2, o Concedente deve, atempadamente, disponibilizar à Concessionária os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido ao adjudicatário do procedimento pré-contratual referido no n.º 3.

6 — Quaisquer outros eventuais encargos relativos ao desenvolvimento do procedimento pré-contratual referido no n.º 3 devem ser acordados previamente entre as Partes, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

7 — Na falta do acordo previsto no número anterior, e sem prejuízo do desenvolvimento do procedimento pré-contratual relativo à adjudicação do aumento do número de vias, o valor dos encargos aí previstos é fixado pelo tribunal arbitral, nos termos do capítulo XXIII.

8 — No caso de não ser legalmente exigível à Concessionária a tramitação de procedimento pré-contratual, os termos e as condições relativos ao desenvolvimento do processo de alargamento são previamente acordados entre as Partes.

9 — Na falta do acordo previsto no número anterior, é tramitado um procedimento de natureza concorrencial, com vista à escolha da entidade que procede aos trabalhos de alargamento, sendo aplicável o disposto nos n.os 4 e 7.

10 — Caso o Concedente opte por não proceder à realização de um alargamento na data em que tal alargamento devesse ocorrer, a Concessionária fica apenas obrigada ao cumprimento do nível de serviço C até um TMDA de 60 000 ou de 90 000 veículos, respectivamente para as secções de quatro ou seis vias, e de um nível de serviço D a partir daqueles limiares, sendo, nessa circunstância, reajustado em conformidade o regime de deduções previsto no n.º 18 base LXV-A.

11 — Sem prejuízo do disposto nos n.os 19 a 21 da base LXV-A, caso o Concedente opte por realizar um determinado alargamento numa data prevista para a realização pela Concessionária de uma grande reparação, nos termos do Caso Base, ou em data próxima, a Concessionária fica dispensada de proceder à mesma, devendo os montantes que se destinavam a custear essa grande reparação ser utilizados para pagamento do mesmo.

12 — O objecto das negociações, tendo em vista o acordo a que se refere o n.º 2, contempla as matérias indicadas nos n.os 19 e 20 da base LXV-A.

13 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária notifica o Concedente de que vai proceder a uma grande reparação, dispondo este de um prazo de três meses, contados dessa notificação, para lhe comunicar se pretende realizar o alargamento.

14 — No caso de os montantes que se destinariam a custear a grande reparação a que se refere o n.º 11 não serem suficientes para cobrir a totalidade dos custos do alargamento, deve a diferença ser custeada pelo Concedente.

Base XXXV

[...]

1 — . . . .

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere a parte final do número anterior é efectuado com um perfil transversal que atenda às normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamento de segurança e separador, quando exista, da via onde se inserem e apresentar exteriormente, de um e outro lados, passeios de largura dependente das características dessas vias.

3 — O traçado e as características técnicas dos restabelecimentos de vias de comunicação a que se refere a parte final do n.º 1 devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas ou tendo em conta o seu enquadramento viário.

4 — *(Anterior n.º 3.)*

5 — A Concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a ser detectados

nos restabelecimentos referidos no n.º 1 até cinco anos após a data da respectiva conclusão.

6 — *(Anterior n.º 5.)*

7 — *(Anterior n.º 6.)*

Base XXXVI

[…]

1 — O Concedente pode impor à Concessionária a realização de modificações aos projectos e aos estudos apresentados, mesmo se já aprovados, quando o interesse público o exija, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

2 — . . . .

3 — . . . .

4 — . . . .

Base XXXVII

Responsabilidade da Concessionária pela qualidade da Auto-Estrada

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da concepção, do projecto e da execução das obras de construção e conservação dos Lanços previstos no n.º 1 da base II, bem como a qualidade da conservação dos Lanços referidos no n.º 2 da base II, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão.

2 — . . . .

Base XXXVIII

[…]

1 — A Concessionária deve, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço, solicitar a realização da respectiva vistoria, a efectuar conjuntamente por representantes do InIR e da Concessionária.

2 — Consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de portagem, equipamento de contagem e de classificação de tráfego, bem como equipamento previsto no âmbito da protecção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas de serviço na faixa de rodagem.

3 — A vistoria a que se refere o n.º 1 não se pode prolongar por mais de sete dias úteis e dela é lavrado auto assinado por representantes do InIR e da Concessionária.

4 — O pedido de vistoria deve ser remetido ao InIR com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data pretendida pela Concessionária para o seu início, devendo o InIR fixar a data definitiva para não mais de sete dias depois, ou aceitar a data proposta.

5 — . . . .

6 — No caso de o resultado da vistoria ser favorável à entrada em serviço do Lanço em causa, a sua abertura ao tráfego é autorizada por despacho do MOPTC.

7 — No caso de, não obstante ter sido autorizada a abertura dos Lanços ao tráfego, haver lugar à realização de trabalhos de acabamento ou de melhoria, os mesmos são realizados prontamente pela Concessionária, efectuando-se, após a sua conclusão, nova vistoria, nos termos dos n.os 3 e 4.

8 — . . . .

9 — Considera-se como acto de recepção das obras de construção de um Lanço o auto de vistoria favorável à sua entrada em serviço, devidamente homologado pelo MOPTC, ou, caso seja necessário realizar trabalhos de acabamento nos termos dos n.os 7 e 8, o auto lavrado após vistoria daqueles trabalhos, que declare estar a obra em condições de ser recebida.

10 — No prazo de um ano a contar da última vistoria de um Lanço, realizada nos termos dos números anteriores, a Concessionária fornece ao InIR um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projecto das obras executadas, em material reprodutível e em suporte informático.

11 — . . . .

Base XXXIX

[…]

1 — A Concessionária pode, mediante autorização do MOPTC, a conceder, por despacho, caso a caso, introduzir alterações nas obras realizadas e, bem assim, estabelecer e pôr em funcionamento instalações não previstas nos projectos aprovados, desde que delas não resulte nenhuma modificação fundamental à Concessão.

2 — A Concessionária tem de efectuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo MOPTC, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — Se a Concessionária demonstrar que das alterações referidas no número anterior lhe resultou prejuízo tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, salvo se as alterações determinadas pelo Concedente tiverem a natureza de correcções resultantes do incumprimento pela Concessionária do disposto na base XXXVII ou de qualquer outra das suas obrigações contratuais.

4 — Salvo se as obras referidas no anterior n.º 2 forem realizadas por concurso público, na reposição do equilíbrio financeiro referida no número anterior tem-se por base a listagem de preços unitários a acordar previamente entre o Concedente, através de representantes do MOPTC e do MEF, e a Concessionária.

5 — Ao concurso público referido no número anterior se é aplicável o disposto no n.º 4 da base XXXIV.

Base XL

[…]

1 — A Concessionária procede, à sua custa, com os proprietários dos terrenos vizinhos e em presença de um representante do InIR, que levanta o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da Concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante da Concessão, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

2 — A demarcação e a respectiva planta têm de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria que permitiu a entrada em serviço de cada Lanço.

3 — O cadastro referido nos números anteriores é rectificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou as dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso seja fixado pelo InIR.

Base XLII

[...]

1 — . . . .
2 — Os contratos previstos no número anterior estão sujeitos, quanto à disciplina da sua celebração, modificação e extinção, ao disposto na base LVIII.
3 — . . . .
4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o Concedente pode exercer os direitos que para si decorram do Contrato de Concessão directamente perante os terceiros em causa, podendo nomeadamente, por razões decorrentes do incumprimento das obrigações descritas, neste âmbito, no Contrato de Concessão ou nos contratos que os ligam à Concessionária, pôr termo a tais contratos.
5 — A resolução operada nos termos do número anterior não ocorre antes de decorridos seis meses sobre a notificação da Concessionária e do terceiro que explora a Área de Serviço em questão, pelo Concedente, que deve indicar os motivos da sua insatisfação e a possibilidade de resolução do contrato de exploração daquela Área de Serviço.
6 — A possibilidade prevista no n.º 4 deve estar expressamente ressalvada nos contratos submetidos à apreciação do Concedente, nos termos do n.º 1.

Base XLIII

[...]

1 — No Termo da Concessão caducam automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela Concessionária com quaisquer terceiros relativos à exploração das Áreas de Serviço, ficando esta inteiramente responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade, não assumindo o Concedente quaisquer responsabilidades nesta matéria, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.
2 — O Concedente pode exigir à Concessionária, até 120 dias antes do Termo da Concessão, que esta lhe ceda gratuitamente, com efeitos a partir do Termo da Concessão, a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior.
3 — No caso previsto no número anterior, os contratos referidos no n.º 1 subsistem para além do Termo da Concessão.
4 — Em caso de resgate ou de resolução do Contrato de Concessão, o Concedente assume os direitos e as obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 que estejam em vigor à data do resgate ou da resolução, com excepção dos resultantes de reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes e daquelas que, embora apresentadas após o resgate ou a resolução, se refiram a factos que lhes sejam anteriores.
5 — Os contratos a que se refere o n.º 1 devem conter cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessão da posição contratual prevista no n.º 2 e o reconhecimento dos efeitos que nesses contratos tem o resgate ou a resolução do Contrato de Concessão, indicados no número anterior.

Base XLV

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — A Concessionária deve respeitar os padrões de qualidade, designadamente para a regularidade e aderência do pavimento, conservação da sinalização e do equipamento de segurança e apoio aos utentes, fixados no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade.
5 — O estado de conservação e as condições de exploração da Auto-Estrada são verificados pelo InIR de acordo com um plano de acções de fiscalização a definir pelo Concedente, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que razoavelmente lhe forem fixados, às reparações e às beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos no número anterior.

Base XLVI

[...]

1 — O Lanço referido na alínea *b*) do n.º 2 da base II, bem como os equipamentos e as instalações a ele afectos, transferem-se para a Concessionária às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, e o Lanço referido na alínea *a*) do n.º 2 da base II na data da sua entrada em serviço, que deve ter lugar até 30 de Junho de 2002, tornando-se a respectiva exploração e conservação da responsabilidade exclusiva da Concessionária a partir desse momento, nos termos da base anterior.
2 — . . . .
3 — A Concessionária tem direito a quaisquer quantias indemnizatórias que sejam pagas ao Concedente nos termos das garantias referidas no número anterior, que lhe devem por este ser pagas imediatamente após o respectivo recebimento e a acompanhar todos os trabalhos de reparação que o Concedente possa exigir de terceiros, nos termos dessas garantias, dependendo exclusivamente de si a aceitação das reparações efectuadas.
4 — . . . .

Base XLVII

[...]

1 — A Concessionária tem a obrigação de instalar em cada um dos Sublanços que integram a Concessão, equipamento de contagem e de classificação de tráfego que permita, em tempo real, assegurar ao Concedente o controlo efectivo do número e tipo de veículos que circulam na Auto-Estrada, devendo ainda disponibilizar os dados necessários ao programa de monitorização de tráfego que o Concedente tem em curso na rede rodoviária nacional.
2 — . . . .

a) A classificação dos veículos de acordo com as categorias definidas pelo Concedente e descritas na base XLIX;
b) *(Revogada.)*
c) . . . .

3 — Os sistemas a instalar devem ter capacidades de processamento de informação em tempo real e ser

compatíveis com a rede de equipamento de contagem, de classificação automática de veículos e os sistemas de pesagem dinâmica de eixos actualmente existente, assim como com o actual programa de controlo do sistema utilizado pelo Concedente.

4 — . . . .

5 — O sistema de contagem de veículos deve ainda contemplar o fornecimento e instalação no Concedente de uma *workstation* e respectivo *software* que permita o acesso em tempo real a todos os registos de tráfego, incluindo acesso ao circuito fechado de TV.

6 — O sistema e os componentes a fornecer, a instalar e a integrar devem ser concebidos de forma a comunicarem através de soluções com capacidade de débito adequada à correcta execução das tarefas a que se destinam, com sistemas de comunicação redundantes, e serem um sistema aberto de medição do tráfego, proporcionando as inovações mais recentes, de acordo com padrões operacionais reconhecidos.

7 — . . . .

8 — Todos os equipamentos de contagem, de classificação e de observação de tráfego são sujeitos a um período de testes, de pelo menos dois meses, após a entrada em serviço do Sublanço respectivo, pelos quais o Concedente possa aferir do seu bom funcionamento e autorizar que o Lanço em que se integram entre em serviço efectivo.

Base XLVIII

[...]

1 — A localização dos sistemas de contagem de tráfego deve permitir a contagem e a classificação deste em todos os Sublanços que constituem a Concessão.

2 — Os Sublanços onde, por razões técnicas devidamente justificadas e aceites expressamente pelo InIR, não seja possível ou aconselhável a instalação de equipamentos de contagem e de classificação de tráfego ficam com a sua extensão afecta ao Sublanço anterior ou seguinte, conforme seja proposto pela Concessionária e aceite expressamente pelo InIR.

3 — . . . .

4 — . . . .

Base XLIX

[...]

1 — . . . .

2 — *(Revogado.)*

Base L

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a elaborar e a respeitar um Manual de Operação e Manutenção da Auto-Estrada que submete à aprovação do Concedente no prazo de seis meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, e no qual são estabelecidas as regras, os princípios e os procedimentos a observar em matéria de operação e de manutenção do Empreendimento Concessionado, designadamente:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .
e) . . . .
f) . . . .
g) . . . .
h) . . . .

2 — . . . .

3 — . . . .

4 — A Concessionária obriga-se a elaborar um Plano de Controlo de Qualidade, que submete à aprovação do Concedente no prazo de seis meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, e no qual são estabelecidos os critérios a verificar e respectiva periodicidade, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nas seguintes componentes:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .
e) . . . .
f) . . . .
g) . . . .
h) . . . .
i) . . . .
j) . . . .

5 — Em complemento do Plano de Controlo de Qualidade, a Concessionária obriga-se a submeter à aprovação do Concedente, no prazo seis meses contados da data de entrada em vigor do Contrato de Concessão revisto, o fascículo relativo ao sistema de cobrança de portagens.

Base LI

[...]

1 — Após o Período Inicial da Concessão e nos casos a seguir identificados, apenas é permitido, sem penalidade, o encerramento de vias, para efeitos devidamente justificados, até ao limite de 20 000 via × quilómetro × hora por ano, durante o período diurno (das 7 até às 21 horas) e até ao limite de 30 000 via × quilómetro × hora por ano, durante o período nocturno, não sendo considerado encerramento, para efeitos de aplicação de penalidades:

a) O encerramento de vias devido à execução dos trabalhos de terceiros previstos na base LXI;

b) O encerramento de vias devido *(i)* a casos de força maior, *(ii)* a imposição das autoridades competentes, *(iii)* à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação, *(iv)* à manutenção dos sistemas de cobrança de portagens, pelo tempo estritamente necessário à execução da acção de manutenção em causa, ou *(v)* a alargamentos nos termos do projecto aprovado, ou ainda *(vi)* por outros motivos previstos nas presentes bases ou que vierem a ficar definidos no Contrato de Concessão.

2 — Caso os limites previstos no número anterior sejam ultrapassados, a Concessionária fica sujeita à seguinte penalização: por cada fracção inteira de 1000 via × quilómetro × hora por ano que aqueles limites forem ultrapassados, é aplicada à Concessionária uma penalização de € 2500 no período nocturno e de € 5000 se ocorrer no período diurno, sujeita a revisão de acordo com o IPC.

3 — *(Anterior n.º 2.)*
4 — *(Revogado.)*
5 — *(Revogado.)*
6 — *(Revogado.)*
7 — O Concedente pode ainda fixar um regime de atribuição de prémios à implementação pela Concessionária de medidas tendentes à redução dos níveis de sinistralidade, homologadas e verificadas, em termos da sua eficácia, pelo InIR, não se incluindo nestas as correcções que resultem de erros de concepção, construção ou manutenção.
8 — Todo e qualquer encerramento de vias deve ser previamente comunicado pela Concessionária ao InIR.

Base LII

Obrigações e direitos dos utentes e dos proprietários confinantes da Auto-Estrada

1 — As obrigações dos utentes e os direitos e obrigações dos proprietários dos terrenos confinantes com a Auto-Estrada, em relação ao seu policiamento, são as que constam do Estatuto das Estradas Nacionais e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.
2 — Os utentes têm o direito de ser informados previamente pela Concessionária sobre a realização de obras programadas que afectem as normais condições de circulação na Auto-Estrada, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem.
3 — A informação a que se refere o número anterior deve ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Auto-Estrada e, se o volume das obras em causa assim o recomendar, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque julgados convenientes.

Base LIII

[...]

1 — . . . .
2 — A Concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a detecção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da Concessão, em articulação com as acções a levar a cabo na restante rede nacional, designadamente com o projecto SICIT.
3 — . . . .

Base LIV

[...]

1 — . . . .
2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior consiste também no auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado da Auto-Estrada, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e promover a prestação de assistência mecânica.
3 — O serviço referido no anterior número funciona nos centros de assistência e de manutenção que a Concessionária deve criar, e que compreendem também as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da Auto-Estrada.
4 — Pela prestação do serviço de assistência e de auxílio sanitário e mecânico, a Concessionária pode cobrar aos respectivos utentes taxas cujo montante deve constar do Manual de Operação e Manutenção.
5 — O funcionamento dos serviços de socorro obedece a regulamento a aprovar pelo MOPTC.

Base LV

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a ter à disposição dos utentes do Empreendimento Concessionado, nas Áreas de Serviço, livros destinados ao registo de reclamações, os quais podem ser visados periodicamente pelo InIR.
2 — A Concessionária deve enviar ao InIR, trimestralmente, as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido tomadas.

Base LVI

[...]

1 — A Concessionária deve organizar uma estatística rigorosa e diária do tráfego na Auto-Estrada e para as Áreas de Serviço, adoptando, para o efeito, formulário a estabelecer de acordo com o InIR e nos termos dos n.ºs 1 e 2 da base L.
2 — Os dados obtidos são disponibilizados, sem quaisquer restrições, ao Concedente, que tem livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.
3 — . . . .

Base LVIII

[...]

1 — Carecem de aprovação prévia do Concedente, sob pena de nulidade, a substituição, a modificação ou a resolução dos Contratos do Projecto, bem como a celebração pela Concessionária de qualquer negócio jurídico que tenha por objecto as matérias reguladas pelos mesmos.
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — Com excepção do disposto na base LVII-Z, a Concessionária é sempre responsável directa perante o Concedente pelo cumprimento de todas as obrigações assumidas no Contrato de Concessão.
5 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o n.º 1, seja permitido ao Concedente o exercício directo de direitos perante os terceiros que neles são partes outorgantes, pode este optar livremente por exercer tais direitos directamente sobre tais terceiros ou sobre a Concessionária.
6 — Quando o Concedente opte por exercer os direitos referidos no número anterior sobre a Concessionária, esta apenas pode opor ao Concedente os meios de defesa que nesses contratos estejam previstos, na medida em que o uso ou o efeito de tais meios não procrastine, impeça ou torne excessivamente oneroso para o Concedente ou excessivamente difícil para a Concessionária

o cumprimento pontual das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão.

7 — *(Anterior n.º 6.)*

8 — *(Anterior n.º 7.)*

Base LIX

[...]

1 — Carecem igualmente de autorização expressa do Concedente, sob pena de nulidade, a suspensão, a substituição, o cancelamento ou a modificação dos seguintes documentos:

a) Os dos seguros referidos na base LXIX, com excepção:

i) Do respectivo cancelamento ou suspensão por não pagamento de prémios; ou

ii) Da renegociação dos seus termos, desde que não implique a redução das coberturas e ou do respectivo capital e ou alteração dos beneficiários;

b) . . . .

c) . . . .

2 — . . . .

3 — A Concessionária assegura-se que os contratos e documentos a que se refere o n.º 1 contenham cláusula que exprima o assentimento das respectivas contrapartes ou emitentes ao efeito jurídico aí, e no n.º 2, descrito.

Base LX

Autorizações, aprovações e outros actos do Concedente

1 — Compete ao MEF e ao MOPTC, mediante despacho conjunto, a aprovação ou a autorização dos seguintes actos:

a) A alteração do objecto social da Concessionária;

b) O desenvolvimento, pela Concessionária, dentro dos limites físicos da Concessão, de outras actividades para além das integradas na Concessão nos termos das presentes bases ou nos termos que venham a ser definidos no Contrato de Concessão;

c) O desenvolvimento, pela Concessionária, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, de outras actividades;

d) A alteração da hierarquia dos Membros do Concorrente no capital da Concessionária;

e) A redução do capital social da Concessionária;

f) A alteração aos Estatutos da Concessionária;

g) A alienação do capital social da Concessionária, incluindo a transmissão ou a oneração das acções;

h) A concretização de uma operação de Refinanciamento da Concessão;

i) As autorizações previstas nas bases LVIII e LIX;

j) O trespasse da Concessão;

k) As alterações nas condições das apólices de seguros, sem prejuízo do disposto na alínea *a*) do n.º 1 da base anterior.

2 — Sem prejuízo de outro regime expressamente estabelecido, as autorizações ou as aprovações previstas no número anterior devem ser expressas e escritas.

3 — Sem prejuízo de outras situações expressamente previstas, compete, conjuntamente, ao MEF e ao MOPTC o exercício dos poderes do Concedente em matéria de resgate, de sequestro e de resolução do Contrato de Concessão, bem como de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

4 — As autorizações ou aprovações a emitir pelo Concedente nos termos das bases LVIII e LIX, ou as suas eventuais recusas, não implicam a assunção, por ele, de quaisquer responsabilidades, nem exoneram a Concessionária do cumprimento pontual das obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

Base LXVI

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases e no Contrato de Concessão, é interdito à Concessionária ceder, alienar ou por qualquer modo onerar, no todo ou em parte, a Concessão ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indirecto, idênticos resultados.

2 — . . . .

3 — . . . .

4 — No caso de trespasse, a Concessionária deve comunicar ao Concedente a sua intenção de proceder ao trespasse da Concessão, remetendo-lhe a minuta do contrato de trespasse que se propõe assinar e indicando todos os elementos do negócio que pretende realizar, bem como o calendário previsto para a sua realização e a identidade do trespassário.

5 — A autorização que eventualmente venha a ser dada para o trespasse só é válida se os termos do contrato de trespasse forem exactamente os mesmos dos que constavam do pedido de autorização submetido pela Concessionária ao Concedente.

6 — *(Anterior n.º 5.)*

7 — *(Anterior n.º 6.)*

Base LXVIII

[...]

1 — . . . .

a) . . . .

b) . . . .

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o valor da caução é fixado pela forma seguinte:

a) Na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, € 2 493 989,49;

b) . . . .

c) . . . .

d) *(Revogada.)*

3 — O valor da caução determinado nos termos do número anterior nunca pode ser inferior a € 2 493 989,49, actualizado de acordo com o referido no número seguinte.

4 — *(Anterior n.º 3.)*

5 — *(Anterior n.º 4.)*

a) . . . .

b) . . . .

c) . . . .

6 — *(Anterior n.º 5.)*

7 — Os termos e condições da caução constituída de acordo com o n.º 5, quaisquer modificações subsequen-

tes dos seus termos, o seu cancelamento ou redução e as respectivas instituições emitentes ou depositárias, desde que com um rating a longo prazo inferior a A. Standard & Poors, devem merecer aprovação prévia do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada, no prazo de 60 dias.

8 — *(Anterior n.º 7.)*

9 — *(Anterior n.º 8.)*

10 — O recurso à caução é precedido de despacho do MOPTC sobre proposta do InIR, não dependendo de qualquer outra formalidade ou de prévia decisão arbitral ou judicial.

11 — *(Anterior n.º 10.)*

Base LXIX

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — . . . .
5 — . . . .
6 — . . . .
7 — As condições constantes dos n.os 3 a 6 devem constar das apólices emitidas nos termos desta base e ser, assim, do conhecimento das seguradoras.

Base LXX

[...]

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes do Contrato de Concessão são exercidos pelo MEF para os aspectos económicos e financeiros e pelo MOPTC para os demais aspectos.

2 — Os poderes do MOPTC são exercidos pelo InIR e os do MEF são exercidos pela IGF.

3 — A Concessionária faculta ao Concedente, ao InIR e à IGF ou a qualquer outra entidade por estes nomeada, desde que devidamente credenciada, livre acesso a todo o Empreendimento Concessionado, bem como a todos os livros de actas, listas de presença e documentos anexos relativos à Concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e actividades objecto da Concessão, incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

4 — O InIR, enquanto entidade fiscalizadora, pode intervir em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e de conservação, ordenando a verificação quer de anomalias de execução, quer do incumprimento do que seja exigível à Concessionária.

5 — Podem ser efectuados, a pedido do Concedente, e na presença de representantes da Concessionária, ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e as características da Concessão, e do equipamento, dos sistemas e das instalações às mesmas respeitantes, correndo os respectivos custos por conta da Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso a arbitragem.

6 — . . . .

7 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão não envolvem qualquer responsabilidade do Concedente pela execução das obras de construção, sendo todas as imperfeições ou vícios de concepção, de execução ou de funcionamento das referidas obras da exclusiva responsabilidade da Concessionária.

Base LXXI

[...]

1 — A Concessionária obriga-se a apresentar semestralmente ao Concedente os elementos do plano geral de trabalhos, relativos ao semestre em curso, os quais devem ser traçados sobre o plano geral de trabalhos inicial incluído no Programa de Trabalhos.

2 — A Concessionária obriga-se ainda a apresentar trimestralmente ao Concedente os planos parcelares de trabalho, relativos ao trimestre em curso, os quais devem ser traçados sobre os planos parcelares incluídos no Programa de Trabalhos.

3 — Os eventuais desvios entre os documentos referidos nos números anteriores devem ser neles devidamente fundamentados e, ocorrendo atrasos na construção da Auto-Estrada, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.

4 — A Concessionária obriga-se ainda a fornecer, em complemento dos documentos referidos, todos os esclarecimentos e as informações adicionais que o Concedente lhe solicitar.

Base LXXV

[...]

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro ou de resolução do Contrato de Concessão, o incumprimento pela Concessionária de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou do Contrato de Concessão, com excepção das previstas no capítulo X-A, pode ser sancionada, por decisão do Concedente, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante varia, em função da gravidade da falta, entre € 4987,98 e € 99 759,58.

2 — . . . .

3 — O prazo de reparação do incumprimento é fixado de acordo com critérios de razoabilidade e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento da Concessão nos termos das presentes bases e do Contrato de Concessão.

4 — . . . .

5 — Caso o incumprimento consista em atraso na data de entrada em serviço dos Lanços a construir, as multas referidas no número anterior são aplicadas por cada dia de atraso e por cada Lanço, têm como limite máximo para todos os Lanços o montante de € 3 740 984,23 e são aplicáveis nos termos seguintes:

a) Até ao montante de € 14 963,94, por dia de atraso, entre o primeiro e o décimo quinto dia de atraso, inclusive;

b) Até ao montante de € 24 939,89, por dia de atraso, entre o décimo sexto e o trigésimo dia de atraso, inclusive;

c) Até ao montante de € 49 879,79, por dia de atraso entre o trigésimo primeiro e o sexagésimo dia de atraso, inclusive;

d) Até ao montante de € 62 349,74, a partir do sexagésimo primeiro dia de atraso.

6 — . . . .
7 — . . . .
8 — . . . .
9 — A aplicação das presentes multas não prejudica a aplicação de outras sanções contratuais, nem de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a Concessionária de responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que incorrer perante o Concedente ou terceiro.
10 — Não é devido o pagamento de multas sempre que ao evento de incumprimento sejam aplicáveis as deduções previstas na base LXV-A.
11 — *(Anterior n.º 10.)*

Base LXXVI

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito:

a) Exonerar a Concessionária da responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão que sejam directamente por ele afectadas, na estrita medida em que o respectivo cumprimento pontual e atempado tenha sido efectivamente impedido;
b) A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV;
c) A resolução do Contrato da Concessão, caso a impossibilidade do respectivo cumprimento se torne definitiva, ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revele excessivamente onerosa para o Concedente.

5 — . . . .
6 — . . . .

a) . . . .
b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do disposto no n.º 8, apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização aplicável nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, ou daquela que seria aplicável, independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou limite de cobertura;
c) . . . .

7 — Ficam em qualquer caso excluídos da previsão do número anterior os actos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, rebelião ou terrorismo e as radiações atómicas.
8 — . . . .
9 — Verificando-se a resolução do Contrato de Concessão nos termos da presente base, o Concedente assume os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, excepto os relativos a incumprimentos ou atrasos verificados antes da ocorrência do caso de força maior, sendo-lhe todavia pagas directamente as indemnizações devidas ao abrigo de quaisquer apólices de seguro que se destinem a cobrir o evento de força maior ou os seus efeitos.
10 — No caso previsto no número anterior, o Concedente assume as obrigações de pagamento de capital e juros constantes dos Contratos de Financiamento com vencimento previsto e devido entre a data em que se verifique o caso de força maior e o termo do pagamento da dívida.
11 — Verificando-se, por acordo das Partes ou determinação do tribunal arbitral, nos termos do n.º 8, a resolução do Contrato de Concessão, observa-se ainda o seguinte:

a) . . . .
b) . . . .
c) Revertem para o Concedente todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão;
d) . . . .
e) Fica a Concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projecto, de que seja parte, salvo quanto àqueles em relação aos quais o Concedente exerceu a faculdade prevista no n.º 2 da base XLIII e quanto aos indicados no n.º 9.

12 — *(Anterior n.º 11.)*
13 — *(Anterior n.º 12.)*

Base LXXVII

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — As obrigações assumidas pela Concessionária por força de contratos por si celebrados após a notificação da intenção de resgate só são assumidas pelo Concedente quando tais contratos tenham obtido, previamente, a autorização do MOPTC.
4 — Em caso de resgate, a Concessionária tem direito à prestação pelo Concedente, a título de indemnização e em cada ano, desde a data do resgate até ao termo do prazo da Concessão a que se refere o n.º 1 da base X, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros *cash flow* para accionistas previstos, mas ainda não pagos, para cada ano desse período, na última versão entregue ao Concedente das projecções referidas na alínea *h*) do n.º 1 da base XVI, a qual deve estar consentânea com a evolução histórica da Concessionária e ser aceite pelo Concedente.
5 — Os montantes a pagar pelo Concedente nos termos do número anterior são deduzidos de eventuais obrigações da Concessionária vencidas e não cumpridas, ou cumpridas defeituosamente, à data do resgate.
6 — Caso não haja acordo entre as Partes, no decurso dos 90 dias seguintes à notificação prevista no n.º 1 sobre o valor das indemnizações a que se refere o n.º 4, este é determinado por uma comissão arbitral, composta por três peritos, um nomeado pelo Concedente, outro pela Concessionária e outro por acordo de ambas as Partes, ou, na sua falta, por escolha do presidente do Tribunal Central Administrativo, que também nomeia o representante de qualquer das Partes caso estas não o tenham feito.
7 — *(Anterior n.º 6.)*

Base LXXVIII

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .

3 — . . . .

4 — Verificando-se qualquer facto que possa dar lugar ao sequestro da Concessão, observa-se previamente, e com as devidas adaptações, o processo de sanação do incumprimento previsto nos n.os 3 a 5 da base seguinte.

5 — . . . .

6 — . . . .

7 — . . . .

8 — A Concessionária pode optar pela resolução do Contrato de Concessão caso o sequestro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão, sendo nesse caso aplicável o disposto no n.º 9 da base seguinte.

Base LXXIX

Resolução

1 — O Concedente, sob proposta do MOPTC, e ouvidos o InIR e a IGF, pode pôr fim à Concessão através de resolução do Contrato de Concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causa de resolução do Contrato de Concessão por parte do Concedente, nos termos e para os efeitos do disposto no número anterior, os seguintes factos e situações:

a) . . . .

b) Dissolução da Concessionária, ou sentença de declaração de insolvência da Concessionária;

c) . . . .

d) Recusa ou impossibilidade da Concessionária em retomar a Concessão nos termos do disposto no n.º 7 da base anterior ou, quando o tenha feito, continuação das situações que motivaram o sequestro;

e) . . . .

f) . . . .

g) . . . .

h) Desobediência reiterada às determinações do Concedente, com prejuízo grave e irremediável para a execução das obras ou para a exploração e a conservação da Auto-Estrada;

i) . . . .

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos do disposto no n.º 1, possa motivar a resolução do Contrato de Concessão, o Concedente notifica a Concessionária para, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências dos seus actos, excepto tratando-se de uma violação não sanável.

4 — Caso a Concessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incumprimento, nos termos determinados na notificação referida no número anterior, o Concedente pode resolver o Contrato de Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

5 — Caso o Concedente pretenda resolver o Contrato de Concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar por escrito o Agente das Entidades Financiadoras nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão.

6 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a comunicação da decisão da resolução referida no n.º 4 produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

7 — Sem prejuízo da notificação por escrito ao Agente das Entidades Financiadoras, nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão, em casos de fundamentada urgência que não se compadeça com as delongas no processo de sanação do incumprimento regulado no n.º 3, o Concedente pode, sem prejuízo da observância daquele processo, proceder de imediato ao sequestro da Concessão nos termos definidos na base anterior.

8 — A resolução do Contrato de Concessão origina o dever de indemnizar por parte da Concessionária, devendo a indemnização ser calculada nos termos gerais de direito e podendo o Concedente recorrer à caução caso a indemnização não seja paga voluntariamente pela Concessionária.

9 — Ocorrendo resolução do Contrato de Concessão pela Concessionária por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizar a Concessionária nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, com excepção das relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo da resolução.

Base LXXX

[...]

1 — . . . .

2 — Verificando-se a caducidade do Contrato de Concessão, a Concessionária é inteiramente responsável pela cessação dos efeitos de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projecto, de que seja parte, sem prejuízo do disposto nos n.os 2 e 3 da base XLIII.

Base LXXXI

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8, no Termo da Concessão, revertem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram ou que estão afectos à Concessão nos termos do n.º 1 da base VII, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e de funcionamento, sem prejuízo do normal desgaste do seu uso para efeitos do Contrato de Concessão, e livres de quaisquer ónus ou encargos.

2 — Caso a Concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o InIR promove a realização dos trabalhos e as aquisições que sejam necessários à reposição dos bens aí referidos, correndo os respectivos custos pela Concessionária e podendo ser utilizada a caução para os liquidar, no caso de não ocorrer pagamento voluntário e atempado dos montantes debitados pelo InIR.

3 — No fim do prazo da Concessão cessam para a Concessionária todos os direitos emergentes do Contrato de Concessão, sendo entregues ao Concedente todos os bens que constituem o Estabelecimento da Concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
. . . .	. . . .
. . . .	. . . .
. . . .	. . . .
. . . .	. . . .
. . . .	. . . .
. . . .	. . . .
Equipamentos de cobrança de portagem.	Duração residual superior a três anos.

4 — Se, no decurso dos cinco últimos anos da Concessão, se verificar que a Concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no número anterior e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, o Concedente tem o direito de se compensar pelos custos previsíveis mediante a dedução, até um valor máximo de 40 % dos pagamentos relativos a esses cinco anos, até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos e as aquisições tidos por convenientes, desde que a Concessionária não preste garantia bancária emitida em termos aceites pelo Concedente, de valor adequado à cobertura do referido montante.

5 — Se a 15 meses do Termo da Concessão se verificar, mediante inspecção a realizar pelo InIR, a pedido da Concessionária, que as condições descritas no n.º 3 se encontram devidamente salvaguardadas, as retenções de pagamentos efectuadas ao abrigo do número anterior são pagas à Concessionária acrescidas de juros à taxa Euribor para o prazo de três meses.

6 — Caso as retenções de pagamentos referidas no número anterior tenham sido substituídas por garantia bancária prestada pela Concessionária nos termos previstos no n.º 4, o Concedente reembolsa à Concessionária o custo comprovado dessa garantia bancária.

7 — *(Anterior n.º 6.)*

8 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base IX, o Concedente pode autorizar que os bens referidos na alínea *b*) da base VII, na medida em que se encontrem igualmente afectos à prestação do serviço de cobrança de portagens no âmbito de outros contratos de concessão, continuem afectos à execução desses contratos.

Base LXXXIII

[...]

1 — . . . .

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos da base seguinte, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, e exclusivamente para reflectir a reposição efectuada ou aquando da realização do Refinanciamento da Concessão, nos termos da base XIX-A.

Base LXXXIV

[...]

1 — . . . .

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .

2 — . . . .

3 — As Partes acordam que, sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição é efectuada de acordo com o que, de boa fé, for estabelecido entre o Concedente, através de representantes do MOPTC e do MEF, e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela Concessionária.

4 — . . . .

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .

5 — . . . .

6 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão apenas deve ter lugar na medida em que, como consequência do impacte individual ou cumulativo dos eventos referidos no n.º 1, se verifique:

a) . . . .
b) A redução da TIR anual nominal para os accionistas da Concessionária em mais de 0,01 pontos percentuais.

7 — . . . .

a) *(Revogada.)*
b) . . . .
c) . . . .

8 — . . . .
9 — . . . .
10 — . . . .

Base LXXXVI

Vigência da Concessão

O Contrato de Concessão entra em vigor às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, contando-se a partir dessa data o prazo da Concessão.

Base LXXXVIII

[...]

1 — . . . .

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .

2 — . . . .

a) Concedente: InIR — Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P., Rua dos Lusíadas, n.º 9, 4.º-F, 1300-364 Lisboa; Fax: 21 364 31 19
b) Concessionária: Euroscut Norte — Sociedade Concessionária da SCUT do Norte-Litoral, S. A., Avenida Duque d'Ávila, 46, 8.º, 1050-083 Lisboa; Fax: 213151462.

3 — As Partes podem alterar os seus domicílios indicados, mediante comunicação prévia dirigida à outra Parte, nos termos dos n.os 1 e 2, a cuja produção de efeitos se aplica a regra estabelecida no número seguinte.

4 — . . . .

a) . . . .
b) . . . .

5 — . . . .

Base LXXXIX

[...]

Os prazos fixados em dias ao longo das presentes bases e do Contrato de Concessão contam-se em dias seguidos de calendário, nos termos do disposto no artigo 279.º do Código Civil, salvo se contiverem a indicação de dias úteis, caso em que apenas se contam os dias em que os serviços da Administração Pública se encontrarem abertos ao público em Lisboa.

Base XCII

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — Todas as decisões, autorizações, aprovações, pedidos ou demais actos do Concedente praticados ao abrigo do Contrato de Concessão devem ser devidamente fundamentados, bem como devem os actos de execução do Contrato de Concessão, a cargo de qualquer das Partes, assentar em critérios de razoabilidade.

Base XCIII

[...]

A Concessionária reembolsa o Concedente no prazo de 30 dias após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão, os encargos suportados na preparação, no lançamento e na conclusão do concurso e que ascendem a € 788 100,68.

Base XCV

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — Os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal no prazo de 10 dias úteis a contar da designação do segundo árbitro, cabendo ao Presidente do Tribunal Central Administrativo, que também nomeia o representante de qualquer das Partes, caso estas não o tenham feito, esta designação, caso a mesma não ocorra dentro deste prazo.
4 — . . . .
5 — . . . .
6 — . . . .
7 — Sem prejuízo de disposto em contrário no Contrato de Concessão, as decisões do tribunal arbitral devem ser proferidas no prazo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal determinada nos termos da presente base, configuram a decisão final de arbitragem relativamente às matérias em causa e incluem a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas Partes.
8 — . . . .
9 — A arbitragem decorre em Lisboa, funcionando o tribunal de acordo com as regras fixadas no Contrato de Concessão, com as regras estabelecidas pelo próprio tribunal arbitral e ainda, subsidiariamente, pelo disposto na Lei n.º 31/86, de 29 de Agosto, alterada pelo Decreto-Lei n.º 38/2003, de 8 de Março.»

Artigo 2.º

Aditamento às bases da concessão Norte Litoral

São aditadas as bases XVIII-A, XIX-A, LVII-A a LVII-CC e LXV-A às bases da concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, com a seguinte redacção:

«Base XVIII-A

Variação da tributação directa sobre o lucro das sociedades

1 — Quando ocorra variação da taxa global de tributação directa sobre o lucro das sociedades que, conjunta ou isoladamente, tenha por efeito a variação da TIR accionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no Caso Base, os pagamentos anuais de disponibilidade são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de forma a que, simulado no Caso Base, seja reposto, ano a ano, o valor do *cash flow* accionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.
2 — O acerto dos pagamentos anuais de disponibilidade referidos no número anterior é objecto de acordo entre as Partes, devendo, em qualquer caso, o mesmo ser reflectido nos pagamentos por disponibilidade do ano em que produzir efeitos a variação prevista no número anterior.

Base XIX-A

Refinanciamento da Concessão

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, pode proceder ao Refinanciamento da Concessão, de forma a assegurar a obtenção de níveis de eficiência mais elevados e de custos adequados aos riscos envolvidos.
2 — As condições constantes dos instrumentos contratuais resultantes do Refinanciamento da Concessão não devem ser mais onerosas para a Concessionária, para os seus accionistas ou para o Concedente, do que as existentes nos contratos de financiamento que substituem.
3 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização do Refinanciamento da Concessão são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente.
4 — Para efeitos do disposto no número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento no qual, sem prejuízo de se manterem inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo considerados no Caso Base Pré-Refinanciamento, são reflectidos, nomeadamente:

a) As novas facilidades dele decorrentes;
b) Os encargos razoáveis e documentados, suportados por ambas as Partes com o estudo e a montagem da operação de Refinanciamento da Concessão.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash flow* accionista, apurados por confronto ano a ano entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento.
6 — As Partes acordam entre si o mecanismo concreto de partilha dos benefícios decorrentes do Refinanciamento da Concessão a que tem direito o Concedente, podendo este consistir:

a) Num pagamento único ao Concedente, a efectuar no momento de realização da operação de Refinanciamento da Concessão;

b) Na dedução faseada aos pagamentos por disponibilidade, a acordar entre as Partes e a ocorrer em períodos a definir; ou

c) Numa composição resultante das alternativas anteriores.

7 — Para efeitos do pagamento único a que se refere a alínea *a*) do número anterior, considera-se uma taxa de actualização dos diferenciais de *cash flow* accionista correspondente à TIR accionista do Caso Base.

8 — O valor do pagamento único a que se refere a alínea *a*) do n.º 6 é apurado mediante a sua introdução no Caso Base Pós-Refinanciamento num processo iterativo até que se verifique a condição prevista no n.º 3.

9 — Para efeitos do apuramento do valor de cada uma das deduções referidas na alínea *b*) do n.º 6, é considerado o valor resultante da actualização realizada nos termos do n.º 7, capitalizado a uma taxa equivalente ao custo médio ponderado dos capitais próprios e alheios da Concessionária.

10 — O mecanismo de partilha dos benefícios decorrentes do Refinanciamento da Concessão que venha a ser acordado entre as Partes, nos termos dos números anteriores, é incorporado no Caso Base Pós-Refinanciamento que, para todos os efeitos, passa a constituir o Caso Base Ajustado.

11 — A Concessionária obriga-se a comunicar de imediato ao Concedente toda e qualquer intenção de proceder a um Refinanciamento da Concessão.

12 — O Concedente pode apresentar à Concessionária, a qualquer momento, uma proposta de Refinanciamento da Concessão.

13 — A concretização de um Refinanciamento da Concessão fica, em qualquer caso, dependente da decisão da Concessionária e da aprovação do Concedente.

14 — A redução do capital social da Concessionária e a restituição de fundos accionistas não são consideradas Refinanciamento da Concessão, desde que tal não implique a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento, ainda que tais operações careçam de prévia autorização das Entidades Financiadoras.

15 — Não são também qualificados como Refinanciamento da Concessão:

a) O impacto resultante da alteração do regime fiscal tributário ou do tratamento contabilístico aplicável;

b) A obtenção pela Concessionária de financiamento adicional para sanar uma situação de incumprimento, nos termos dos Contratos de Financiamento;

c) As variações do indexante da taxa de juro variável previstas nos Contratos de Financiamento;

d) O exercício de quaisquer *waivers*, *consents* ou direitos análogos, que não impliquem a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento;

e) A contratação de cobertura de taxa de juro efectuada ao abrigo dos Contratos de Financiamento, desde que tal negociação não implique a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento.

Base LVII-A

Cobrança de portagens

1 — O Governo, mediante decreto-lei, identifica os Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada que passam a ficar sujeitos a um regime de cobrança de taxas de portagem aos utentes, bem como eventuais isenções de pagamento a tráfegos locais.

2 — O Governo, mediante decreto-lei, pode excluir do regime de cobrança de taxas de portagem aos utentes qualquer dos Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada submetidos anteriormente a esse regime, sem prejuízo do direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV.

3 — Os Decretos-Leis a que se referem os números anteriores devem, respectivamente, fixar as datas a partir das quais se inicia ou cessa a cobrança de taxas de portagem.

4 — Sem prejuízo do disposto na base seguinte, a instalação, a operacionalização, a manutenção e o financiamento do sistema e dos equipamentos necessários à prestação e à gestão do serviço de cobrança de portagens por todo o período da Concessão são da responsabilidade da Concessionária, salvo nos casos em que se verifique a cessão da posição contratual a que se refere a base LVII-W.

Base LVII-B

Procedimento prévio à introdução de portagens

1 — No caso de se pretender introduzir um regime de cobrança de portagens em Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada, o Concedente deve, previamente, solicitar à Concessionária a elaboração de uma proposta que contemple, designadamente:

a) Os custos da instalação, da manutenção e do financiamento;

b) O prazo de execução do investimento;

c) As condições de pagamento do investimento;

d) As condições da operacionalização do sistema de cobrança de portagens;

e) A revisão da remuneração por disponibilidade prevista na alínea *a*) da base LVII-K.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente a proposta a que se refere o número anterior no prazo de 60 dias, a contar da data da solicitação aí referida, tendo lugar, em seguida, um processo negocial com base na proposta apresentada, o qual deve estar concluído no prazo de 60 dias a contar do seu início.

3 — Alcançado acordo entre as Partes sobre a totalidade dos termos e das condições da introdução de portagens, no âmbito do processo negocial referido no número anterior, pode ser determinada, nos termos previstos na base anterior, a introdução de portagens nos respectivos Lanços e ou Sublanços.

4 — Findo o período negocial previsto no n.º 2 sem que seja alcançado acordo entre as Partes sobre a totalidade dos termos e das condições aplicáveis às matérias identificadas no n.º 1, pode ser determinada a introdução de portagens nos Lanços ou Sublanços em causa, nos termos previstos na base anterior.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, o Concedente notifica a Concessionária, para, no prazo aí previsto, proceder à abertura de procedimento pré-contratual de concurso público com vista à aquisição e à instalação dos equipamentos e sistemas necessários à cobrança de portagens nos Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada em causa nos termos do n.º 1.

6 — Os documentos e peças dos procedimentos pré-contratuais, e a respectiva adjudicação, devem ser

previamente aprovados pelo Concedente, que pode, em qualquer circunstância, determinar alterações às peças do procedimento, bem como, respeitando as normas legais e regulamentares aplicáveis, determinar a alteração do projecto de decisão de adjudicação.

7 — O Concedente deve, atempadamente, disponibilizar à Concessionária os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido ao adjudicatário do procedimento pré-contratual referido no n.º 5.

8 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, as Partes devem acordar os termos da revisão da remuneração por disponibilidade prevista na alínea *a*) da base LVII-K.

9 — No caso de não ser alcançado o acordo a que se refere o número anterior, há lugar a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

10 — Os procedimentos previstos nos números anteriores não prejudicam a adopção de outros procedimentos específicos que venham a ser regulados no Contrato de Concessão.

Base LVII-C

Sistema de cobrança de portagens

1 — O sistema de cobrança de portagens desenvolve-se segundo uma solução exclusivamente electrónica do tipo Multi-Lane Free Flow (MLFF), conforme definido em anexo ao Contrato de Concessão, sem prejuízo de eventuais evoluções tecnológicas a introduzir no sistema por acordo com o Concedente.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as formas de pagamento das taxas de portagem devem ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada, incluindo as modalidades legalmente previstas ou outras que o Concedente autorize, nomeadamente através de pagamento por débito em conta, de pagamento através de sistema de pré-pagamento, identificando ou não o utente, bem como de pós-pagamento, neste caso acrescido de Custos Administrativos calculados nos termos do n.º 8 da base seguinte.

3 — O sistema de cobrança de portagens permite, designadamente:

a) A interoperabilidade com o sistema de portagens electrónico actualmente em utilização nas concessões nacionais;

b) A compatibilidade com o disposto na Directiva n.º 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens, e na Lei n.º 30/2007, de 6 de Agosto, bem como nos Decretos-Leis n.^{os} 111/2009, 112/2009 e 113/2009, todos de 18 de Maio.

Base LVII-D

Tarifas e taxas de portagem

1 — Para efeito da aplicação das tarifas de portagem, as classes de veículos são, por ordem crescente do respectivo valor tarifário, as seguintes:

Classe	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,10 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.

2 — Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2 300 kg e inferior ou igual a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m, desde que não apresentem tracção às quatro rodas permanente ou inserível, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1, quando os seus utentes:

a) Sejam aderentes a um serviço electrónico de cobrança;

b) Façam prova, perante a entidade gestora do respectivo sistema electrónico de cobrança e mediante apresentação de documento oficial emitido por essa entidade, do preenchimento dos requisitos exigidos neste número.

3 — A relação entre o valor das tarifas de portagem das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1, a definir pelo MOPTC, não pode ser superior a, respectivamente, 1,75, 2,25 e 2,5.

4 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas nos n.^{os} 1 e 2 são o produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efectivo de cada Sublanço ou conjunto de Sublanços onde seja aplicada, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que seja aplicável à taxa em vigor.

5 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as taxas de portagem que a Concessionária está autorizada a cobrar têm como base a tarifa para a classe 1, calculada de acordo com a fórmula indicada no n.º 1 da base seguinte, reportada a Dezembro de 2006, e que é de € 0,06671, não incluindo IVA.

6 — Por determinação do Concedente, e tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público, as taxas de portagem podem ser objecto de variação, designadamente em função da hora do dia em que sejam cobradas, de zonas especiais ou de passagens regulares e frequentes do mesmo veículo.

7 — A cada Transacção corresponde uma taxa de portagem, devendo a Concessionária proceder à cobrança de uma taxa de portagem única, agregando várias Transacções, no caso de as mesmas corresponderem de forma coerente e integrada a uma só Viagem.

8 — No caso de ter sido efectuada uma Transacção Agregada que não tenha sido objecto de Cobrança Primária, a Concessionária tem direito a cobrar ao utente, além da taxa de portagem, Custos Administrativos calculados de forma a cobrir os custos adicionais com essa cobrança, cujo valor é fixado por portaria.

Base LVII-E

Actualização das tarifas de portagem

1 — As tarifas de portagem podem ser actualizadas, anualmente, no primeiro mês de cada ano civil, por

despacho do MOPTC, tendo em atenção a evolução do IPC, de acordo com a expressão seguinte:

$$td(1) = tv(1) \times \left[\frac{IPC(p)}{IPC(p-n)} \right]$$

em que:

$td(1)$ = valor para a data d da tarifa actualizada por Sublanço e para a classe de veículos 1;
$tv(1)$ = valor da tarifa em vigor por Sublanço ou da tarifa de referência no caso de Sublanço sem tarifa em vigor, para a classe de veículos 1;
$IPC(p)$ = valor do último IPC;
p = mês a que se refere o último índice publicado;
n = número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;
$IPC(p\text{-}n)$ = valor do IPC, relativo ao mês (p-n).

2 — A EP deve comunicar à Concessionária o valor das novas tarifas de portagem com uma antecedência mínima de 15 dias face à data da entrada em vigor das mesmas.

Base LVII-F

Não pagamento das taxas de portagem

O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos Lanços ou nos Sublanços que integram a Concessão é sancionado nos termos previstos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo aquelas que regulem as competências e os poderes que assistem aos agentes de fiscalização da Concessionária ou da sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, nos termos da base LVII-W, nesta matéria.

Base LVII-G

Isenções de portagem

1 — Estão isentos do pagamento de taxas de portagem os veículos afectos às seguintes entidades ou organismos:

a) Presidente da República;
b) Presidente da Assembleia da República;
c) Presidentes do Tribunal Constitucional, do Supremo Tribunal de Justiça, do Supremo Tribunal Administrativo e do Tribunal de Contas;
d) Membros do Governo;
e) Procurador-Geral da República;
f) Veículos afectos ao Comando da GNR ou da PSP e veículos das forças de segurança afectos à fiscalização do trânsito;
g) Veículos de protecção civil, de bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;
h) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;
i) Veículos da Concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou ao seu serviço;
j) Veículos afectos à EP e ao InIR, no âmbito das respectivas funções de fiscalização;
k) Veículos afectos à ANSR— Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária, no âmbito das respectivas funções de planeamento, de coordenação, de controlo e de fiscalização.

2 — O Concedente obriga-se a enviar à Concessionária e a manter actualizada uma lista de dispositivos electrónicos de matrícula dos veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas *g*) e *h*), os quais devem circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a emitir pelo Concedente.
3 — Os títulos de isenção têm um período de validade de dois anos, renovável.
4 — A Concessionária não pode conceder isenções de portagem.
5 — A passagem de um veículo isento não dá lugar a uma Transacção nem é contabilizada na determinação da remuneração devida à Concessionária pela prestação do serviço de cobrança de portagens.

Base LVII-H

Direito de cobrança de portagens

1 — A EP é titular, nos termos regulados no contrato de concessão celebrado entre esta e o Concedente, do direito ao exercício da actividade de cobrança de portagens na rede concessionada, incluindo a Auto-Estrada, assumindo integralmente a EP o risco de tráfego associado a esse direito.
2 — As portagens devidas pelos utentes da Auto-Estrada constituem receita da EP, sem prejuízo do disposto na base LVII-V.

Base LVII-I

Serviço de cobrança de portagens

1 — Com vista à prestação do serviço regulado no presente capítulo, a Concessionária celebra com a EP o Contrato de Prestação de Serviços, nos termos constantes de anexo ao Contrato de Concessão.
2 — Como contrapartida pela prestação do serviço de cobrança de portagens, a Concessionária tem o direito a receber da EP uma remuneração nos termos definidos no Contrato de Concessão.
3 — Na prestação do serviço de cobrança de portagens é aplicável o disposto no presente capítulo, na Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, no Decreto-Lei n.º 111/2009, no Decreto-Lei n.º 112/2009 e no Decreto-Lei n.º 113/2009, todos de 18 de Maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.
4 — Na data do termo do Contrato de Prestação de Serviços revertem para a EP os bens e os sistemas de cobrança *(free flow)* de portagens que sejam utilizados na execução do Contrato de Prestação de Serviços, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
5 — Não revertem para a EP os bens que se encontrem igualmente afectos a outros contratos de prestação de serviços em execução, de que a EP seja uma das partes, com objecto análogo ao do Contrato de Prestação de Serviços, caso em que tais bens continuam afectos à execução desses contratos.
6 — Ocorrendo o termo do Contrato de Prestação de Serviços antes do Termo da Concessão, a EP indemniza a entidade que estiver a prestar o serviço de cobrança

de portagens, através do pagamento de um montante mínimo correspondente ao valor de aquisição do bem, deduzido de 10 % por ano, ou fracção decorrida, calculada numa base mensal, desde a data de aquisição até à data do termo do Contrato de Prestação de Serviços, ou qualquer outro, nos termos que venham a ser estabelecidos no Contrato de Concessão.

7 — Ocorrendo o termo do Contrato de Prestação de Serviços antes do Termo da Concessão, a Concessionária colabora com o novo operador do sistema de cobrança de portagens na operacionalização desse sistema, nomeadamente conferindo-lhe livre acesso aos locais onde estão instalados os equipamentos e os sistemas de cobrança *(free flow)* de portagens e criando as condições de organização de tráfego necessárias à realização de quaisquer trabalhos de operação do sistema, desde que tal não acarrete custos acrescidos para a Concessionária.

Base LVII-J

Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços reflecte o disposto neste capítulo e no Contrato de Concessão em matéria de prestação do serviço de cobrança de portagens na Auto-Estrada.

2 — O exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Prestação de Serviços pela Concessionária é garantido mediante prestação de caução, nos termos regulados no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — A caução que vier a ser prestada identifica como beneficiária a EP, sendo o seu valor fixado em € 1 000 000.

4 — O valor da caução referida no número anterior é actualizado de três em três anos de acordo com os IPC publicados para os três anos anteriores àquele em que a actualização ocorre.

5 — Caso a Concessionária proceda à cessão da posição contratual prevista na base LVII-W na mesma data da celebração do Contrato de Prestação de Serviços, a obrigação de prestar a caução prevista no número anterior é da sociedade cessionária, ficando a Concessionária totalmente liberada desta obrigação.

Base LVII-K

Remuneração

A título de remuneração pela cobrança de taxas de portagem, a Concessionária recebe da EP, nos termos previstos nas Subsecções seguintes:

a) Um valor anual pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens;

b) O valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagens.

Base LVII-L

Montante e pagamento

1 — O valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens é fixado no Contrato de Concessão.

2 — O pagamento do valor previsto no número anterior ocorre pela forma e datas em seguida indicadas:

a) Até ao final de cada um dos meses de Fevereiro, Abril, Junho, Agosto, Outubro e Dezembro de cada ano são efectuados pagamentos, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80 % da remuneração anual prevista;

b) Até ao final do mês de Fevereiro de cada ano, é efectuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração devida relativa ao ano anterior e os pagamentos por conta efectuados nesse mesmo ano.

3 — A Concessionária pode, ainda que o crédito não seja líquido, ceder às Entidades Financiadoras ou a outras instituições financeiras os créditos que sobre a EP detém em virtude do Contrato de Prestação de Serviços.

4 — Mediante solicitação escrita da Concessionária, a EP emite e entrega-lhe, no prazo de cinco dias úteis, documento adequado confirmando a existência do crédito cedendo.

5 — Em caso de mora no cumprimento das obrigações referidas no n.º 2, há lugar ao pagamento de juros sobre o montante em dívida, calculados dia-a-dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente ao termo dos meses aí referidos e até integral pagamento.

Base LVII-M

Actualização

O valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens é actualizado no primeiro dia de cada ano civil proporcionalmente à variação homóloga do último IPC conhecido face ao mesmo mês do ano anterior.

Base LVII-N

Período transitório

1 — Durante o prazo de dois anos, a contar do início da cobrança efectiva de portagens, a remuneração pelo serviço de cobrança de portagens é objecto de um regime especial, a fixar no Contrato de Prestação de Serviços.

2 — O prazo estabelecido no número anterior é prorrogável por acordo entre as partes.

Base LVII-O

Regime geral

Findo o período transitório, a Concessionária passa a receber da EP uma remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utentes da Auto-Estrada, a determinar nos termos previstos nas bases LVII-P a LVII-R.

Base LVII-P

Determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagens

1 — Sem prejuízo do disposto na base LVII-V, o valor devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens corresponde ao valor unitário por Transacção Agregada a que se referem os números seguintes multiplicado pelo número de Transacções Agregadas cujas receitas são entregues à EP.

2 — O valor unitário por Transacção Agregada devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens, depois de decorrido o período transitório, é determinado:

a) Em sede de revisão extraordinária do modelo tarifário, no fim do período transitório, nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços;

b) Em sede de revisão ordinária do modelo tarifário, a cada três anos após o fim do período transitório, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — O primeiro triénio, que se inicia no dia subsequente ao termo do período transitório, só termina no dia 31 de Dezembro do terceiro ano.

4 — O valor unitário por Transacção Agregada resultante de cada processo de revisão produz efeitos a partir do primeiro dia do ano civil subsequente ao termo de cada triénio.

5 — A alteração do valor unitário por Transacção Agregada, em sede de revisão ordinária ou extraordinária do modelo tarifário, deve tomar em consideração os seguintes princípios:

a) O custeio baseado em actividades elaborado numa base de transparência de informação, que constitui referência obrigatória;

b) A ponderação dos preços de mercado na aceitação da alteração;

c) A adequação dos valores a cobrar à evolução da eficácia e da eficiência do sistema de cobrança como um todo, tendo em conta a experiência adquirida e as melhorias técnicas e processuais que forem sendo conseguidas;

d) A aplicação de um modelo de tarifa aditiva, devendo o valor unitário por Transacção Agregada contemplar os preços a praticar por cada uma das entidades cujos serviços integram as componentes da cadeia de valor nas quais não existe livre concorrência;

e) Os custos directos das Transacções Agregadas debitados por entidades de cobrança, os custos com o sistema de identificação electrónica de veículos e os custos de operação do sistema MLFF necessários à individualização da Transacção;

f) O critério de partilha de risco previsto na base LVII-V;

g) Os Custos Administrativos a cobrar aos utentes, relativos às Cobranças Secundária e Coerciva, bem como as coimas relativas à Cobrança Coerciva, remuneram a Concessionária pelos custos adicionais de cobrança;

h) Os valores unitários dos Custos Administrativos e das coimas devem ser determinados de modo a que no agregado das Cobranças Secundária e Coerciva resulte para a Concessionária um equilíbrio entre:

i) O valor correspondente às receitas provenientes da remuneração pelo serviço, da cobrança de Custos Administrativos e da parte que lhe couber das coimas cobradas, nos termos da lei, e

ii) A soma dos custos associados a essas cobranças com a justa remuneração da Concessionária pelo serviço prestado, tendo por base o modelo da tarifa aditiva e a repartição de riscos e de benefícios acordada.

Base LVII-Q

Procedimento obrigatório de conciliação

1 — Dentro dos 30 dias subsequentes ao termo do prazo enunciado na alínea *b*) do n.º 2 da base anterior, a Concessionária dirige ao presidente do Conselho de Administração da SIEV um requerimento de abertura de procedimento obrigatório de conciliação para a determinação do valor unitário por Transacção Agregada, e remete à EP cópia do referido requerimento e de todos os documentos que o instruem.

2 — O requerimento referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes documentos:

a) Uma proposta de valor unitário por Transacção Agregada;

b) Uma nota justificativa do valor proposto, que observe os princípios definidos no n.º 5 da base anterior e o modelo de tarifa aditiva definido pela SIEV no âmbito dos seu poderes de regulamentação do sistema de cobrança electrónica de portagens;

c) Outros elementos que venham a ser legal ou regulamentarmente exigíveis, nomeadamente, no âmbito da actuação regulamentadora da SIEV.

3 — No prazo de cinco dias a contar da apresentação do requerimento referido no n.º 1, a SIEV notifica a EP para, no prazo de oito dias, se pronunciar sobre o teor do requerimento apresentado pela Concessionária e, querendo, apresentar contraproposta, instruída com os documentos identificados no número anterior.

4 — No termo do prazo referido no número anterior, a SIEV notifica a Concessionária e a EP para a primeira sessão de conciliação, a ter lugar no prazo de 15 dias a contar da notificação.

5 — Na primeira sessão de conciliação, ou em momento anterior, a SIEV disponibiliza à Concessionária e à EP o seu parecer sobre o valor unitário por Transacção Agregada a fixar, ponderando o teor do requerimento inicial da Concessionária e a pronúncia ou contraproposta da EP, devendo apresentar, indicativamente, um valor que considere adequado atendendo aos princípios estabelecidos no n.º 5 da base anterior e ao modelo de tarifa aditiva por si definido.

6 — O procedimento obrigatório de conciliação deve estar concluído no prazo de 30 dias a contar da primeira sessão de conciliação, no quadro de tantas sessões de conciliação quantas forem marcadas pela SIEV.

7 — O procedimento de conciliação é dirigido pelo presidente do Conselho de Administração da SIEV, ou por quem este delegar a competência para o efeito, que pode ser assessorado pelos técnicos ou pelos peritos considerados necessários, devendo as partes no procedimento de conciliação ser representadas por dois elementos cada uma.

8 — Havendo acordo quanto ao valor unitário por Transacção Agregada para vigorar no período seguinte, é lavrado auto do qual devem constar todos os termos e condições do acordo, que é assinado pelos representantes da Concessionária e da EP, munidos de poderes bastantes para vincular as referidas entidades.

9 — Não havendo acordo quanto ao valor unitário por Transacção Agregada dentro do período referido no n.º 6, o presidente do Conselho de Administração da SIEV entrega à Concessionária e à EP um auto por si assinado que descreva o desfecho do procedimento.

10 — Na situação referida no número anterior, e apenas nessa, a Concessionária e a EP podem recorrer a mecanismo arbitral de resolução de conflitos, nos termos previstos no Contrato de Concessão.

Base LVII-R

Actualização

O valor unitário por Transacção Agregada é actualizado no primeiro dia de cada ano civil proporcionalmente à variação homóloga do último IPC conhecido face ao mesmo mês do ano anterior, excepto nos anos em que produz efeitos a revisão, ordinária ou extraordinária, desse valor.

Base LVII-S

Pagamento

1 — A Concessionária, nas entregas à EP das receitas relativas à cobrança de portagens nos termos da base LVII-U, pode deduzir, a título de adiantamento, o valor da remuneração, acrescido de IVA, pelo serviço de cobrança de portagens que lhe couber pelo número de Transacções Agregadas cujas receitas são entregues à EP.

2 — Nos cinco dias úteis subsequentes ao final de cada mês, a Concessionária deve emitir uma factura correspondente ao valor da parcela de remuneração pelo serviço que lhe for devida, suportada nos respectivos justificativos.

3 — Nos 60 dias seguintes à recepção da factura, a EP deve pronunciar-se sobre a conformidade da referida factura, considerando-se a mesma aceite se não houver oposição fundamentada dentro daquele prazo.

4 — A reconciliação de pagamentos entre os valores efectivamente devidos pela EP à Concessionária e aqueles que foram deduzidos nos termos do n.º 1 deve processar-se nos 30 dias subsequentes à aceitação, expressa ou tácita, da EP, das facturas apresentadas pela Concessionária.

Base LVII-T

Receitas próprias da Concessionária

Constituem receitas próprias da Concessionária no âmbito da prestação do serviço de cobrança de portagens, para além de outras expressamente previstas nas presentes bases ou no Contrato de Concessão:

a) Os Custos Administrativos a cobrar aos utentes pelas Cobranças Secundária e Coerciva, conforme previsto no n.º 8 da base LVII-D;

b) O produto das coimas, nos termos da lei;

c) O produto da partilha de benefícios que lhe possa caber nos termos da base LVII-V.

Base LVII-U

Entrega de receitas de portagens à EP

1 — Cada Transacção Agregada dá origem ao registo de uma receita de portagem a favor da EP.

2 — A Concessionária entrega à EP, diariamente, no sétimo dia útil subsequente ao do registo das respectivas Transacções Agregadas, um valor correspondente a 85 % do montante total de Transacções Agregadas registadas ou ao montante das receitas de Cobrança Primária, consoante o que seja mais elevado.

3 — Mensalmente, a Concessionária entrega à EP, a totalidade das taxas de portagem cobradas, tendo lugar um acerto de contas à luz dos critérios de repartição de risco e benefícios que vierem a ser fixados nos termos da base seguinte.

4 — A tramitação do procedimento de entrega de receitas previsto na presente base é regulada no Contrato de Prestação de Serviços.

5 — A percentagem prevista no n.º 2 pode ser alterada por acordo entre a Concessionária e a EP no seguimento do critério de partilha de risco que venha a ser acordado.

Base LVII-V

Repartição de risco de cobrança e partilha de benefícios

A repartição do risco de cobrança e a partilha de benefícios a acordar pelas Partes após o período transitório tem em consideração a percentagem efectiva de Transacções cobradas no total das Transacções, bem como a melhoria potencial de eficácia face ao histórico de cobranças, de custos e de despesas verificadas no período anterior.

Base LVII-W

Cessão da posição contratual da Concessionária

1 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão, a Concessionária pode ceder a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços a uma entidade por ela escolhida, mediante autorização da EP, a qual se considera tacitamente concedida quando não seja recusada no prazo de 60 dias a contar da submissão do respectivo pedido instruído com todos os elementos necessários à sua apreciação.

2 — O pedido referido no número anterior apenas pode ser recusado pela EP em caso de:

a) Incumprimento do disposto na base seguinte;

b) Verificação de algum dos impedimentos referidos no artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos;

c) O capital social da sociedade cessionária não ser, na data da cessão, controlado pelas entidades que detenham, directa ou indirectamente e isolada ou conjuntamente, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de eventuais direitos de *step-in* no capital social da sociedade cessionária a serem consagrados a favor das entidades financiadoras da Concessionária ou daquela entidade.

3 — Com a referida cessão transmitem-se para a sociedade cessionária todos os direitos e obrigações assumidos pela Concessionária ao abrigo do Contrato de Prestação de Serviços.

4 — A eficácia da cessão da posição contratual prevista na presente base depende da prestação de caução pela sociedade cessionária, nos termos previstos nas presentes bases.

5 — A sociedade cessionária não pode, por sua vez, ceder a posição contratual que assuma nos termos da presente base, nem realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indirecto, idêntico resultado.

Base LVII-X

Sociedade cessionária

1 — A sociedade cessionária tem como objecto social exclusivo, ao longo de todo o período do Contrato de Prestação de Serviços, a operação e a manutenção de infra-estruturas rodoviárias e o exercício de actividades conexas, devendo manter ao longo do mesmo período a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

2 — Todas as acções representativas do capital social da sociedade cessionária são obrigatoriamente nominativas.

3 — À transmissão das acções da sociedade cessionária ou à sua oneração e à alteração dos respectivos estatutos aplica-se, com as necessárias adaptações, o regime definido no capítulo IV para a Concessionária.

4 — O capital social da sociedade cessionária é, no mínimo, de € 50 000, devendo estar integralmente subscrito e realizado na data da cessão da posição contratual.

5 — A sociedade cessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período do Contrato de Prestação de Serviços, sem prévio consentimento da EP, ou reduzir o montante do capital social abaixo do mínimo indicado no número anterior.

6 — Os custos e os proveitos da actividade exercida pela sociedade cessionária em execução do Contrato de Prestação de Serviços devem ser individualizados em um ou mais centros de custo autónomos e específicos.

Base LVII-Y

Licenças e seguros

A sociedade cessionária deve ser titular de todas as licenças, autorizações e seguros legalmente exigíveis ao exercício das actividades integradas no objecto do Contrato de Prestação de Serviços, observando todos os requisitos necessários à manutenção em vigor dos mesmos.

Base LVII-Z

Regime da cessão

No caso de a Concessionária ceder a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços a outra entidade, a Concessionária não é responsabilizada nem assume qualquer responsabilidade pelo incumprimento do Contrato de Prestação de Serviços por parte da entidade a quem tenha cedido a respectiva posição contratual.

Base LVII-AA

Incumprimento da prestação do serviço de cobrança de portagens

1 — Salvo nos casos previstos no número e na base seguintes, o incumprimento de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, pode ser sancionado, por decisão da EP, pela aplicação de multas contratuais cujo montante, em função da gravidade da falta, varia entre € 1 000 e € 50 000, até ao limite máximo de € 500 000.

2 — O atraso no cumprimento da obrigação referida no n.º 2 da base LVII-U confere à EP o direito aos juros de mora sobre o montante em dívida, a liquidar na data da respectiva entrega, calculados dia-a-dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente àquele em que a entrega do montante em causa seja devida e até integral pagamento.

3 — Em caso de incumprimento grave, da Concessionária ou da sociedade cessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, e sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a EP pode, mediante sequestro e nos termos que vierem a ficar definidos no mencionado contrato, tomar a seu cargo o cumprimento das obrigações objecto daquele contrato, suspendendo-se concomitantemente os pagamentos devidos a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens, com excepção dos já vencidos à data do sequestro.

4 — Sem prejuízo de outros direitos que assistam à EP, esta pode resolver o Contrato de Prestação de Serviços em caso de incumprimento grave e reiterado, por parte da Concessionária ou sociedade cessionária, das obrigações estabelecidas no referido contrato, designadamente, nas seguintes situações:

a) Atraso superior a três dias úteis seguidos, ou a 10 dias úteis interpolados no mesmo ano, na entrega das receitas de portagem nos termos da base LVII-U, salvo nos casos em que tal atraso não seja imputável à Concessionária ou, em caso de cessão da posição contratual, à sociedade cessionária;

b) Caso a sociedade cessionária ceda a sua posição contratual ou proceda à subcontratação de terceiros com efeito equivalente;

c) Caso o montante acumulado das penalidades previstas no n.º 5 da base seguinte exceda o limite máximo de multas contratuais referido no n.º 1, salvo se a Concessionária ou a sociedade cessionária aceitar a renovação do referido limite máximo.

5 — A decisão de resolução do Contrato de Prestação de Serviços, nos termos previstos no número anterior, produz efeitos a partir da data fixada pela EP, a qual não pode ser superior a 30 dias a contar da recepção, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, da declaração de resolução emitida pela EP.

6 — Durante o período referido no número anterior, a Concessionária ou a sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, fica obrigada a assegurar o perfeito e pontual cumprimento da execução do Contrato de Prestação de Serviços, não podendo ser interrompida a prestação do serviço de cobrança de portagens.

7 — Em caso de incumprimento pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, do Contrato de Prestação de Serviços, tal não afecta de qualquer forma e em caso algum o Contrato de Concessão.

Base LVII-BB

Indisponibilidade do sistema de cobrança de portagens

1 — A disponibilidade do sistema de cobrança de portagens é constituída pela disponibilidade dos pontos de cobrança que o integram, a qual, por sua vez, consiste na capacidade desses pontos de cobrança de, nos termos do Contrato de Concessão, registar os elementos de passagem de viaturas.

2 — A indisponibilidade de um ponto de cobrança consiste na sua incapacidade de detectar as viaturas que o transpõem, de tal forma que não seja possível

identificar ou reconstituir os elementos necessários ao estabelecimento da respectiva Transacção Agregada.

3 — A Concessionária assume um nível de disponibilidade dos seus pontos de cobrança de 99,3 %.

4 — A Concessionária deve dispor de um sistema de informação que permita confirmar o cumprimento do nível de disponibilidade a que se refere o número anterior.

5 — Verificando-se um nível de disponibilidade inferior ao previsto no n.º 3, tem lugar uma penalização calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$Pen_t = \sum_i^n \left[\sum_{y=1}^n \frac{H_i * TMDA_y * t_y}{24} \right]$$

em que:

Pen_t = Montante correspondente à penalidade relativa à indisponibilidade dos pontos de cobrança, no ano *t*;

i = Ponto de Cobrança *i* que compreende todo o equipamento instalado num determinado ponto da via, e utilizado na recolha das evidências das passagens de veículos por esse ponto;

y = Classe do veículo;

Hi = Número de horas, ou fracção, em que o ponto de cobrança *i* se encontra indisponível superior ao valor máximo admitido de acordo com o definido no n.º 3;

$TMDA_y$ = *TMDA* para a classe *y* registado no ano *t*;

T_y = Taxa de portagem por classe estipulada para o ano n e para o ponto de cobrança i.

6 — O valor da penalização decorrente da aplicação do número anterior é deduzido ao pagamento de reconciliação previsto na alínea *b*) do n.º 2 da base LVII-L.

7 — O montante da penalização prevista nos números anteriores está sujeito ao limite máximo previsto no n.º 1 da base anterior.

Base LVII-CC

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços caduca no Termo da Concessão.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o termo do Contrato de Prestação de Serviços, por qualquer das razões previstas nas presentes bases ou que vierem a ser previstas no Contrato de Concessão ou no Contrato de Prestação de Serviços, ainda que antes do Termo da Concessão, determina, a partir da data da respectiva produção de efeitos, a caducidade do direito da Concessionária à prestação do serviço de cobrança de portagens aos utentes na Auto-Estrada, a que se refere o n.º 3 da base II.

Base LXV-A

Pagamentos por disponibilidade

1 — A Concessionária recebe uma remuneração anual, calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t \pm \sum (Sin)_t$$

em que:

R_t = Remuneração anual da Concessionária no ano *t*;

Dis_t = Componente da remuneração anual relativa à disponibilidade verificada no ano t, calculada nos termos do n.º 2;

Ded_t = Componente correspondente às deduções a efectuar em virtude da ocorrência de falhas de desempenho e de disponibilidade, no ano *t*, calculada nos termos do n.º 3;

Sin_t = Montante correspondente à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade para o ano *t*, calculado nos termos dos n.os 5 e seguintes.

2 — A componente da remuneração anual pela disponibilidade é calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$Dis_t = \sum_j td_t \times \frac{IPC_{Dez_t-1}}{IPC_{Dez2009}} \times nd_t(j) \times \frac{L_{(j)}}{L_{Total}}$$

em que:

td_t = Valor da tarifa diária de disponibilidade por quilómetro actualizável, no ano t, nos termos previstos em anexo ao Contrato de Concessão;

nd_t = Número de dias em que o Sublanço *j* se encontrou em serviço, devendo considerar-se:

i) No ano de entrada em serviço da cobrança efectiva de portagens ao utilizador no Sublanço j, o número de dias contados desde essa data até 31 de Dezembro desse ano;

ii) Nos anos posteriores, o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro;

iii) No ano do Termo da Concessão, o número de dias entre 1 de Janeiro e o Termo da Concessão.

IPC_{Dez_t-1} = IPC a Dezembro do ano t-1;

$IPC_{Dez'2009}$ = IPC a Dezembro de 2009;

$L_{(j)}$ = Extensão, expressa em quilómetros, do Sublanço *j*;

L_{Total} = Extensão, expressa em quilómetros, correspondente à soma das extensões dos sublanços que integram a Concessão;

t = Período correspondente a um ano civil.

3 — O montante total das deduções a efectuar em cada ano, a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$Ded_t = \sum F(Dis)_t$$

em que:

$F(Dis)_t$ = Montante correspondente à dedução diária imposta em resultado da ocorrência de falhas de disponibilidade para o ano *t*, calculada nos termos do n.º 18.

4 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.os 14 a 17 se verificar.

5 — O montante relativo à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de

sinistralidade é calculado de acordo com as fórmulas seguintes:

a) O índice de sinistralidade da Concessão calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(Conc) = \frac{N_t \times 10^8}{L \times TMDA_t \times 365}$$

em que:

$IS_t(Conc)$ = Índice de sinistralidade da Concessão para o ano t;
N_t = Número de acidentes no ano t, com vítimas (mortos e ou feridos), registados nos Sublanços da Concessão pela autoridade policial competente;
L = Extensão total, em quilómetros, dos Sublanços da Concessão;
$TMDA_t$ = TMDA registado na Concessão no ano t;

b) O índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real em sistema *free flow* calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(CONPOR) = \frac{\sum_i IS_t(concessão\ portagem_i) \times L_i}{\sum_i L_i}$$

em que:

$IS_t(CONPOR)$ = Índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real em sistema *free flow* para o ano t;
$IS_t(concessão\ portagem_i)$ = Índice de sinistralidade de cada uma das concessões com portagem real em sistema *free flow* em operação;
L_i = Extensão dos lanços em serviço de cada uma das concessões com portagem real em sistema *free flow*, expresso em quilómetros;

c) O índice de sinistralidade ponderado calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(ponderado) = 60\% \times IS_t(Conc) + 40\% \times IS_t(CONPOR)$$

em que:

$IS_t(ponderado)$ = Índice de sinistralidade ponderado para o ano t;
$IS_t(conc)$ = Índice de sinistralidade da Concessão para o ano t;
$IS_t(CONPOR)$ = Índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real em sistema *free flow* em operação para o ano t.

6 — Sempre que se verifique:

a) $IS_t(conc) < IS_t(ponderado)$, o Concedente soma à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea *a*) do número seguinte;
b) $IS_t(conc) > IS_t(ponderado)$, a Concessionária deduz à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea *b*) do número seguinte.

7 — Os incrementos e deduções referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Incremento:

$$Sin_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_{t-1}(ponderado) - IS_t(Conc)}{IS_t(Conc)}$$

b) Dedução:

$$SIn_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_t(Conc) - IS_{t-1}(ponderado)}{IS_t(Conc)}$$

8 — No caso de o Termo da Concessão ocorrer em mês diverso do de Dezembro, são feitos os necessários ajustes ao cálculo dos prémios e multas aplicáveis, na proporção dos meses inteiros que decorram entre Janeiro e o Termo da Concessão.
9 — O Concedente procede ao pagamento da remuneração anual pela forma e nas datas em seguida indicadas:

a) Até ao final de cada um dos meses de Fevereiro, Abril, Junho, Agosto, Outubro e Dezembro de cada ano, são efectuados pagamentos, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80 % da remuneração anual prevista;
b) Até ao final do mês de Fevereiro de cada ano, é efectuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração devida relativa ao ano anterior e os pagamentos por conta efectuados nesse mesmo ano.

10 — A determinação da parte responsável pelo pagamento de reconciliação previsto no número anterior é feita da seguinte forma:

a) Se a soma dos pagamentos por conta de certo ano for superior à remuneração anual desse mesmo ano cabe à Concessionária pagar ao Concedente o montante respeitante ao pagamento de reconciliação;
b) Se a soma dos pagamentos por conta de certo ano for inferior à remuneração anual desse mesmo ano cabe ao Concedente pagar à Concessionária o montante respeitante ao pagamento de reconciliação.

11 — A Concessionária pode, ainda que o crédito não seja líquido, ceder às Entidades Financiadoras ou a outras instituições financeiras os créditos que sobre o Concedente detém em virtude do Contrato de Concessão.
12 — Mediante solicitação escrita da Concessionária, o Concedente emite e entrega-lhe, no prazo de cinco dias úteis, documento adequado confirmando a existência do crédito cedendo.
13 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente às datas previstas na presente base para a realização dos pagamentos devidos pelo Concedente, há lugar à aplicação de juros, após aquele período, calculados à taxa Euribor para operações a três meses, acrescida de 1 % até integral e efectivo pagamento.
14 — Um Sublanço encontra-se disponível, nos termos e para os efeitos do disposto no Contrato de Concessão, quando se encontrem verificadas, simultaneamente, as seguintes condições:

a) Condições de acessibilidade: estado ou condição caracterizada por permitir a todos os veículos autorizados terem acesso, na entrada e na saída, ao Sublanço;

b) Condições de segurança: estado ou condição de um Sublanço caracterizada por:

i) Representar o cumprimento integral de todas as disposições legais ou regulamentares estabelecidas para a respectiva concepção, construção e operacionalidade;
ii) Permitir aos veículos autorizados entrar, sair e circular por esse Sublanço sem mais riscos para a integridade física e bem estar dos utentes e para a integridade dos respectivos veículos do que aqueles que decorreriam da sua normal e prudente utilização;

c) Condições de circulação: estado ou condição do Sublanço caracterizado pelo cumprimento do conjunto de requisitos que permitem a circulação na velocidade e comodidade inerente ao nível de serviço B e tendo em conta designadamente:

i) A regularidade e a aderência do pavimento;
ii) Os sistemas de sinalização, segurança e apoio aos utentes e o respectivo estado de manutenção;
iii) Os sistemas de iluminação;
iv) Os sistemas de ventilação de túneis e outros equipamentos integrantes da Auto-estrada.

15 — Para efeitos do disposto na presente base, um Sublanço não deixa de estar disponível ainda que sejam realizados encerramentos de via nos termos do n.º 1 da base LI.
16 — O nível de serviço de disponibilidade é calculado com base na metodologia preconizada na última versão do Highway Capacity Manual e com sistema métrico.
17 — Em resultado da avaliação da disponibilidade, realizada nos termos dos números anteriores, o Concedente determina a extensão de via que se encontrou relativa ou absolutamente indisponível.
18 — O montante relativo às falhas de disponibilidade corresponde à soma das deduções diárias a aplicar, sendo cada uma delas calculada de acordo com a fórmula seguinte:

$$F(Dis)_t = td_t \times \frac{IPC_{Dezt-1}}{IPC_{Dez'2009}} \times T \times c(g) \times c(d)$$

em que:

td_t = Valor da tarifa diária por disponibilidade por quilómetro actualizável, no ano *t*, de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;
IPC_{Dezt-1} = IPC a Dezembro do ano *t*-1;
$IPC_{Dez'2009}$ = IPC a Dezembro de 2009;
T = Relação entre o número de quilómetros afectados pela indisponibilidade e o número total de quilómetros;
c(g) = Coeficiente de gravidade da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados dois graus de indisponibilidade:

i) Indisponibilidade absoluta — a que corresponde um coeficiente de valor 1;
ii) Indisponibilidade relativa — a que corresponde um coeficiente de valor 0,5;

c(d) = Coeficiente de duração da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados três graus de indisponibilidade:

i) Indisponibilidade durante o período nocturno (entre as 22h00 m e as 6h00m) — a que corresponde um coeficiente de valor 0,3;
ii) Indisponibilidade durante o período diurno (entre as 6h00 m e as 22h00m) — a que corresponde um coeficiente de valor 0,7;
iii) Indisponibilidade durante um dia — a que corresponde um coeficiente de valor 1.

19 — Ocorrendo um alargamento de um Sublanço, nos termos da base XXXIV, devem ser revistos:

a) O calendário das grandes reparações desse Sublanço, mantendo-se os pressupostos de periodicidade para a sua realização;
b) Os respectivos custos unitários por quilómetro, de forma a ter em consideração o custo adicional decorrente do novo número de vias.

20 — Ocorrendo a situação prevista no número anterior, os pagamentos por disponibilidade são ajustados de modo a reflectir os ajustamentos de calendário e os custos adicionais com grandes reparações, devendo manter-se a TIR accionista inalterada.
21 — A revisão dos custos unitários a que se refere o n.º 19 e os ajustamentos previstos no número anterior devem ser objecto de acordo entre as Partes, sem prejuízo da possibilidade de recurso à arbitragem, nos termos do capítulo XXIII.»

Artigo 3.º

Alterações sistemáticas

1 — Os capítulos VII, X, XVII e XXI das bases da concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, passam a ter as seguintes epígrafes:

a) Capítulo VII — Funções do InIR;
b) Capítulo X — Manutenção, exploração e conservação da Auto-Estrada;
c) Capítulo XVII — Incumprimento e cumprimento defeituoso;
d) Capítulo XXI — Aplicação no tempo.

2 — É aditado o capítulo X-A, com a epígrafe Portagens, às bases da concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, que se divide nas seguintes secções e subsecções:

a) Secção I, com a epígrafe Disposições Gerais, que inclui as bases LVII-A e LVII-B;
b) Secção II, com a epígrafe Sistema de cobrança de portagens, que inclui a base LVII-C;
c) Secção III, com a epígrafe Tarifas e taxas de portagem, que inclui as bases LVII-D a LVII-G;
d) Secção IV, com a epígrafe Prestação do serviço de cobrança de portagens, que inclui as bases LVII-H a LVII-J;
e) Secção V, com a epígrafe Remuneração, que inclui as bases LVII-K a LVII-S e se subdivide nas seguintes subsecções:
i) Subsecção I, com a epígrafe Disposição Geral, que inclui a base LVII-K;
ii) Subsecção II, com a epígrafe Remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens, que inclui as bases LVII-L e LVII-M;

iii) Subsecção III, com a epígrafe Remuneração pelo serviço de cobrança de portagens, que inclui as bases LVII-N a LVII-S;

f) Secção VI, com a epígrafe Receitas próprias da Concessionária, que inclui a base LVII-T;

g) Secção VII, com a epígrafe Receitas relativas às taxas de portagem, que inclui as bases LVII-U e LVII-V;

h) Secção VIII, com a epígrafe Cessão da posição contratual, que inclui as bases LVII-W a LVII-Z;

i) Secção IX, com a epígrafe Incumprimento e penalidades, que inclui as bases LVII-AA e LVII-BB;

j) Secção X, com a epígrafe Termo do Contrato de Prestação de Serviços, que inclui a base LVII-CC.

Artigo 4.º

Outorga do contrato

Os Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ficam autorizados, com a faculdade de delegação, a subscrever, em nome e em representação do Estado, o contrato de alteração ao contrato de concessão Norte Litoral, cuja minuta é aprovada mediante resolução do Conselho de Ministros.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogadas as alíneas *f*), *i*), *x*), *ee*), *ff*), *ii*), *jj*), *oo*), *uu*), *vv*) e *ww*) do n.º 1 da base I, o n.º 2 da base XIII, a alínea *b*) do n.º 2 da base XLVII, o n.º 2 da base XLIX, os n.os 4 a 6 da base LI, as bases LXII, LXIII, LXIV e LXV, a alínea *d*) do n.º 2 da base LXVIII, os n.os 2 a 7 da base LXXXII e a alínea *a*) do n.º 7 da base LXXXIV.

Artigo 6.º

Republicação

1 — São republicadas, em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei, as bases da concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados, designada por Norte Litoral, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, com a redacção actual.

2 — Para efeitos de republicação, é adoptado o presente do indicativo ou do conjuntivo, consoante os casos, na redacção de todas as normas.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Março de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Carlos Manuel Costa Pina* — *António Augusto da Ascenção Mendonça.*

Promulgado em 30 de Abril de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 3 de Maio de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO

Bases da Concessão

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Base I

Definições e abreviaturas

1 — Nas presentes bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados têm os seguintes significados:

a) ACE — o Agrupamento Complementar de Empresas constituído entre as sociedades Ferrovial Agroman, S. A., Construções Gabriel A. S. Couto, S. A., Empresa de Construções e Obras Públicas de Arnaldo de Oliveira, S. A., Eusébio & Filhos, S. A., Empreiteiros Casais de António Fernandes da Silva, S. A., J. Gomes — Sociedade de Construções do Cávado, S. A., Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S. A., e António Alves Quelhas, S. A., com vista ao desenvolvimento, nos termos do Contrato de Empreitada, das actividades de concepção, projecto e construção dos Lanços referidos nos n.os 1 e 2 da base II;

b) Acordo de Accionistas de Realização do Capital Social da Sociedade Concessionária e de Prestações Acessórias — o acordo subscrito pela Concessionária e pelos membros do Concorrente enquanto seus accionistas, relativo à subscrição e realização do capital da Concessionária e à realização de prestações acessórias de capital, que consta como anexo ao Contrato de Concessão;

c) Agente das Entidades Financiadoras — tem o sentido que, nos Contratos de Financiamento, e nomeadamente no *facilities agreement* anexo ao Contrato de Concessão, lhe é conferido;

d) Áreas de Serviço — as instalações marginais à Auto-Estrada, destinadas à instalação de equipamento de apoio aos utentes, compostas designadamente por postos de abastecimento de combustíveis, por estabelecimentos de restauração, hoteleiros e similares, e por zonas de repouso e de parqueamento de veículos;

e) Auto-Estrada — a secção corrente, com pelo menos duas vias em cada sentido, os nós de ligação e os conjuntos viários associados que integram o objecto da Concessão nos termos das bases II e V;

f) *(Revogada.)*

g) Bases da Concessão — o quadro geral da regulamentação da Concessão aprovado pelo Decreto-Lei n.º 234/2001, de 28 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo presente decreto-lei;

h) Caso Base — o conjunto de pressupostos e projecções económico-financeiras que constam como anexo ao Contrato de Concessão, com as alterações que lhe sejam introduzidas nos termos permitidos no Contrato de Concessão;

i) *(Revogada.)*

j) Caso Base Ajustado — o Caso Base Pós-Refinanciamento, aceite pelo Concedente, reflectindo os efeitos decorrentes do mecanismo de partilha do benefício do Refinanciamento da Concessão;

k) Caso Base Pós-Refinanciamento — o Caso Base Pré-Refinanciamento com as novas condições e estrutura de financiamento decorrentes do Refinanciamento da

Concessão, mantendo-se todos os restantes pressupostos e cálculos do Caso Base Pré-Refinanciamento;

l) Caso Base Pré-Refinanciamento — o modelo financeiro tal como resultar ajustado em função da realidade registada na Concessão no momento em que for utilizado, mantendo-se inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo constantes do Caso Base;

m) Cobrança Coerciva — a cobrança de uma taxa de portagem que não tenha sido paga pelo utente através da Cobrança Primária ou da Cobrança Secundária, implicando ainda o pagamento de um Custo Administrativo e de uma coima, se aplicável;

n) Cobrança Primária — a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes com recurso a contrato com uma entidade de cobrança credenciada através de sistema de débito em conta ou de pré-pagamento, com provisão de conta adequada, independentemente de identificação do utente;

o) Cobrança Secundária — a cobrança electrónica de taxa de portagem aos utentes através de sistema de pagamento posterior à utilização do serviço portajado (pós-pagamento), implicando o pagamento de um Custo Administrativo;

p) Código das Expropriações — o diploma aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro, com as respectivas alterações;

q) Código das Sociedades Comerciais — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de Setembro, na redacção em vigor à Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

r) Código dos Contratos Públicos — o diploma aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, na redacção em vigor na presente data;

s) Concessão — a concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação da Auto-Estrada, atribuídas à Concessionária por intermédio do Contrato de Concessão e demais regulamentação aplicável;

t) Concorrente — o conjunto de sociedades comerciais, vencedor do concurso público internacional referido no preâmbulo, cuja identificação e participação percentual e nominal no capital social da Concessionária constam em anexo ao Contrato de Concessão;

u) Contrato de Concessão — o contrato aprovado por resolução do Conselho de Ministros, tendo por objecto a concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação da Auto-Estrada, e todos os aditamentos e alterações que o mesmo venha a sofrer;

v) Contrato de Empreitada — o contrato celebrado entre a Concessionária e o ACE, tendo por objecto a concepção, o projecto e a construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, o qual consta como anexo ao Contrato de Concessão;

w) Contrato de Prestação de Serviços — o contrato de prestação do serviço de cobrança de portagens aos utentes da Auto-estrada, a celebrar entre a Concessionária e a EP, cuja minuta consta como anexo ao Contrato de Concessão;

x) *(Revogada.)*

y) Contratos de Financiamento — os contratos celebrados entre a Concessionária e as Entidades Financiadoras, os quais constam como anexos ao Contrato de Concessão;

z) Contratos do Projecto — os contratos como tal identificados em anexo ao Contrato de Concessão;

aa) Corredor — a faixa de largura de 400 m definida por 200 m para cada lado do eixo do traçado rodoviário que lhe serve de base;

bb) Critérios Chave — os critérios a utilizar para a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, identificados no n.º 4 da base LXXXIV;

cc) Custo Médio Ponderado do Capital — a taxa de actualização calculada a partir do custo individual de cada uma das fontes de financiamento da Concessionária, ponderadas de acordo com a estrutura de capital da mesma;

dd) Custos Administrativos — a sobretaxa administrativa a suportar pelo utente, caso a cobrança da taxa de portagem seja efectuada através de Cobrança Secundária ou Coerciva, nos termos previstos na base LVII-D;

ee) *(Revogada.)*

ff) *(Revogada.)*

gg) Data de Assinatura do Contrato de Concessão — a data em que foi celebrado o Contrato de Concessão, nos termos da minuta aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 139/2001, de 31 de Agosto;

hh) Empreendimento Concessionado — o conjunto de bens que integram a Concessão, nos termos destas Bases e do Contrato de Concessão;

ii) *(Revogada.)*

jj) *(Revogada.)*

kk) Entidades Financiadoras — as instituições de crédito financiadoras ou garantes das actividades integradas na Concessão, nos termos dos Contratos de Financiamento;

ll) EP — a EP — Estradas de Portugal, S. A.;

mm) Esclarecimentos — a informação prestada através do ofício n.º 130, de 23 de Julho de 1999, aos concorrentes no concurso público para atribuição da Concessão;

nn) Estabelecimento da Concessão — o conjunto de bens referido na base VI;

oo) *(Revogada.)*

pp) Estatutos — o pacto social da Concessionária, o qual consta como anexo ao Contrato de Concessão;

qq) Estudo de Impacte Ambiental ou EIA — o documento que contém, nos termos exigidos por lei, uma descrição sumária do projecto, informação relativa aos estudos de base e à situação de referência, bem como a identificação e a avaliação dos impactes ambientais considerados relevantes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, e as medidas de gestão ambiental destinadas a prevenir, minimizar ou compensar os impactes negativos esperados;

rr) IGF — a Inspecção-Geral de Finanças;

ss) InIR — o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P.;

tt) IPC — o índice de preços no consumidor, sem habitação, para todo o território nacional, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.;

uu) *(Revogada.)*

vv) *(Revogada.)*

ww) *(Revogada.)*

xx) IVA — o imposto sobre o valor acrescentado;

yy) Lanço — as secções em que se divide a Auto-Estrada;

zz) Manual de Operação e Manutenção — o documento a elaborar pela Concessionária e a aprovar pelo Concedente nos termos dos n.ºs 1 a 3 da base L;

aaa) MAOT — o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território ou o Ministério que, em cada momento, detenha as atribuições do Estado nas áreas do ambiente e do ordenamento do território;

bbb) MEF — o Ministro de Estado e das Finanças ou o Ministro que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das finanças;

ccc) Membro do Concorrente — cada uma das sociedades que o constituíam à data da adjudicação provisória da Concessão;

ddd) MOPTC — o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ou o Ministro que, em cada momento, detenha as competências para prosseguir as atribuições do Estado na área das obras públicas;

eee) Partes — o Concedente e a Concessionária;

fff) Período Inicial da Concessão — o período de tempo que se inicia às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão e termina às 24 horas do dia 31 de Dezembro de 2005 ou às 24 horas do último dia do mês em que se verifique a entrada em serviço efectivo de todos os Lanços, de acordo com o definido no n.º 8 da base XLVII, consoante a que ocorra mais tarde;

ggg) Plano de Controlo de Qualidade — o documento elaborado nos termos da base L;

hhh) Programa de Trabalhos — o documento fixando a ordem, prazos e ritmos de execução das diversas actividades integradas na Concessão, o qual consta como anexo ao Contrato de Concessão;

iii) Proposta — o conjunto de documentação submetido pelo Concorrente ao concurso público para atribuição da Concessão, tal como resultou alterado pela conclusão da fase de negociações mantidas nos termos das regras daquele concurso;

jjj) Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida — em qualquer ano t, corresponde ao quociente entre o *cash flow* disponível para o serviço da dívida sénior no ano t, e o serviço da dívida sénior no ano t, calculado nos termos do Caso Base;

kkk) Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo — em qualquer ano t, corresponde ao quociente entre: o valor dos *cash flows* disponíveis para o serviço da dívida sénior, actualizados ao custo da dívida para o início do ano t, adicionado do saldo inicial da conta de reserva do serviço da dívida do ano t, e o valor do capital em dívida referente à dívida sénior no início do ano t, calculados nos termos do Caso Base;

lll) Refinanciamento da Concessão — a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento ou dos contratos que os venham a substituir ou alterar, ou a sua substituição por outros contratos ou por outras estruturas de financiamento e que, em qualquer dos casos (*i*) tenham impacto mesmo que indirecto, nas datas ou nos montantes de quaisquer pagamentos a uma Entidade Financiadora ou (*ii*) aumentem ou diminuam o montante global do financiamento contratado;

mmm) SICIT — o Sistema Integrado de Controlo e Informação de Tráfego no território português;

nnn) SIEV — a SIEV — Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, S. A.;

ooo) Sublanço — o troço viário da Auto-Estrada entre dois nós de ligação consecutivos ou entre um nó de ligação e uma estrada ou uma auto-estrada já construída ou em construção na Data de Assinatura do Contrato de Concessão;

ppp) Terceiras Entidades — as entidades que não sejam Membros do Concorrente nem empresas associadas daqueles, tal como definidas no n.º 2 do artigo 63.º da Directiva n.º 2004/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004;

qqq) Termo da Concessão — a extinção do Contrato de Concessão, independentemente do motivo pelo qual a mesma ocorra;

rrr) TIR — a taxa interna de rendibilidade para os accionistas, em termos anuais nominais, para todo o prazo da Concessão, definido como a TIR nominal dos fundos por estes disponibilizados e do *cash flow* distribuído aos accionistas, designadamente sob a forma de juros e reembolso de suprimentos e ou prestações acessórias de capital, dividendos pagos ou reservas distribuídas, a preços correntes, durante *todo* o período da Concessão, calculada nos termos constantes do Caso Base;

sss) TMDA — o tráfego médio diário anual;

ttt) Transacção — o conjunto de dados gerados num local de detecção aquando da sua transposição por um veículo, ao qual corresponde uma taxa de portagem;

uuu) Transacção Agregada — a liquidação de uma Viagem realizada numa via portajada;

vvv) Viagem — o percurso realizado num conjunto de um ou mais Sublanços da Auto-Estrada com um ou mais pórticos instalados, a que correspondam taxas de portagem real que o sistema de cobrança existente possa identificar, de uma forma coerente e integrada, por referência a um dado limite de tempo adequado, por uma determinada viatura entre a sua entrada e a sua saída da Auto-Estrada.

2 — Os termos definidos no número anterior no singular podem ser utilizados no plural e vice-versa, com a correspondente alteração do respectivo significado, salvo se do contexto resultar claramente o inverso.

CAPÍTULO II

Objecto e tipo da Concessão

Base II

Objecto

1 — A Concessão tem por objecto a concepção, projecto, construção, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, dos seguintes Lanços:

a) IP 9 — Nogueira-Estorãos;
b) IP 9 — Estorãos-Ponte de Lima (IP 1/A 3); e
c) IC 1 — Viana do Castelo (IP 9)-Caminha.

2 — Constituem ainda o objecto da Concessão, para efeitos de projecto, financiamento, conservação e exploração, em regime de disponibilidade, os seguintes Lanços:

a) IP 9 Viana do Castelo (IC 1)-Nogueira;
b) IC 1 Porto-Viana do Castelo (IP 9);

e o completamento do nó de Modivas.

3 — Integra igualmente o objecto da Concessão a prestação do serviço de cobrança de portagens aos utentes na Auto-Estrada, nos termos previstos no capítulo X-A.

4 — Os Lanços referidos nos n.os 1 e 2 estão divididos, para os efeitos do capítulo XII, nos Sublanços indicados em anexo ao Contrato de Concessão, entendendo-se por extensão de um Lanço o somatório das extensões dos Sublanços em que se divide, calculadas de acordo com o número seguinte.

5 — As extensões de cada Sublanço são medidas segundo o eixo da Auto-Estrada e determinadas, consoante os casos, nos termos das alíneas seguintes:

a) Se o Sublanço estiver compreendido entre dois nós de ligação, a sua extensão é determinada pela distância que medeia entre os eixos das obras de arte desses nós;
b) Se uma das extremidades da Concessão começar ou terminar contactando em plena via uma estrada ou auto-estrada construída, a extensão do Sublanço terminal é calculada a partir do perfil de contacto das duas vias;
c) Se uma das extremidades do Sublanço entroncar num Sublanço cuja construção não esteja concluída, a sua extensão é provisoriamente determinada, até à data de conclusão deste, a partir dessa extremidade, desde o último perfil transversal de Auto-Estrada construído e a entrar em serviço;
d) Se uma das extremidades do Sublanço coincidir com um nó de interligação com outra auto-estrada, e esse nó apresentar duas obras de arte na transposição dessa auto-estrada, a extensão do Sublanço é determinada pela média da distância de cada uma dessas obras de arte à outra extremidade.

Base III

Natureza da Concessão

A Concessão é de obra pública e é estabelecida em regime de exclusivo relativamente à Auto-Estrada que integra o seu objecto.

Base IV

Serviço Público

1 — A Concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e adoptar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento, nos termos previstos nas presentes bases e no Contrato de Concessão.
2 — A Concessionária não pode, em qualquer circunstância, recusar a utilização da Auto-Estrada a qualquer pessoa ou entidade, nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre utentes.

Base V

Delimitação física da Concessão

1 — Os limites da Concessão são definidos em relação à Auto-Estrada que a integra pelos perfis transversais extremos da mesma, em conformidade com os traçados definitivos constantes dos projectos oficialmente aprovados.
2 — O traçado da Auto-Estrada é o que figurar nos projectos aprovados nos termos da base XXXI.
3 — Os nós de ligação fazem parte da Concessão, nela se incluindo, para efeitos de exploração e de conservação, os troços de estradas que os completem, considerados entre os pontos extremos de intervenção da Concessionária nessas estradas ou, quando não seja possível essa definição, entre os pontos extremos do enlace dos ramos dos nós, bem como os troços de ligação em que o tráfego seja exclusivamente de acesso à Auto-Estrada.
4 — Nos nós de ligação em que seja estabelecido enlace com outra concessão de auto-estradas, o limite entre concessões é estabelecido pelo perfil transversal de entrada (ponto de convergência) dos ramos de ligação com a plena via, excepto para a iluminação, cuja manutenção é assegurada na totalidade, incluindo a zona de via de aceleração, pela concessionária que detenha o ramo de ligação.
5 — As obras de arte integradas nos nós de enlace entre concessões, quer em secção corrente, quer em ramos, ficam afectas à concessão cujo tráfego utilize o tabuleiro da estrutura.

Base VI

Estabelecimento da Concessão

O Estabelecimento da Concessão é composto:

a) Pela Auto-Estrada;
b) Pelas Áreas de Serviço e de repouso, pelos centros de assistência e de manutenção e por outros serviços de apoio aos utentes da Auto-Estrada e nela situados;
c) Pelos imóveis afectos à cobrança (*free flow*) de portagens.

Base VII

Bens que integram e que estão afectos à Concessão

1 — Integram a Concessão:

a) O Estabelecimento da Concessão;
b) Todas as obras, máquinas, aparelhagem e respectivos acessórios utilizados para a exploração e a conservação da Auto-Estrada, das Áreas de Serviço e de repouso situadas ao longo desta, bem como os terrenos, as instalações e os equipamentos de contagem de veículos e de classificação de tráfego e de circuito fechado de TV, as casas de guarda e do pessoal da referida exploração e conservação que pertençam à Concessionária, e outros activos afectos à exploração, os escritórios e outras dependências de serviço e quaisquer bens afectos à Concessão e, sem prejuízo do disposto nos n.os 4 a 7 da base LVII-I, os equipamentos e sistemas de cobrança (*free flow*) de portagens.
2 — A Concessionária elabora um inventário do património que integra e que está afecto à Concessão, e que menciona os ónus ou encargos que recaem sobre os bens nele listados, que mantém permanentemente actualizado e à disposição do Concedente.

Base VIII

Manutenção dos bens que integram e que estão afectos à Concessão

A Concessionária obriga-se a manter em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, a expensas suas, os bens que integram e que estão afectos à Concessão, durante a vigência do Contrato de Concessão, efectuando para tanto as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho do serviço público.

Base IX

Natureza e regime dos bens

1 — A Auto-Estrada integra o domínio público do Concedente.
2 — Para efeitos, exclusivamente, do disposto no número anterior constitui a Auto-Estrada:

a) O terreno por ela ocupado e a estrada nele construída, abrangendo a plataforma da Auto-Estrada e os respectivos nós (faixa de rodagem, separador central e bermas), as va-

letas, taludes, banquetas, valas de crista e de pé de talude, os nós e os ramais de ligação e os terrenos marginais até a vedação;

b) As obras de arte incorporadas na Auto-Estrada e os terrenos para implantação das Áreas de Serviço, integrando os imóveis que nelas sejam construídos.

3 — Os imóveis adquiridos, por via do direito privado ou de expropriação, para a construção da Auto-Estrada, das Áreas de Serviço, das instalações de controlo de tráfego, de cobrança *(free flow)* de portagens e de assistência dos utentes, bem como as edificações neles construídas, integram igualmente o domínio público do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, por qualquer forma, sem prévia autorização expressa do Concedente, celebrar contrato que tenha por efeito a promessa ou a efectiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens que integram a Concessão ou o domínio público do Concedente, os quais, encontrando-se subtraídos ao comércio jurídico privado, não podem igualmente ser objecto de arrendamento, de promessa de arrendamento ou de qualquer outra forma que titule ou tenha em vista a ocupação dos respectivos espaços, nem de arresto, penhora ou qualquer providência cautelar, sem prejuízo do disposto nas presentes bases ou no que vier a ficar definido no Contrato de Concessão.

5 — Os bens móveis que se incluam na alínea *b*) do n.º 1 da base VII podem ser substituídos e alienados pela Concessionária, com as limitações resultantes dos números seguintes.

6 — Os bens móveis que se incluam na alínea *b*) do n.º 1 da base VII podem ser onerados em benefício das Entidades Financiadoras, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, devendo tal oneração ser comunicada ao Concedente, através do envio, nos 10 dias seguintes à sua execução, de cópia certificada do documento ou documentos que consagrem tal oneração.

7 — A Concessionária apenas pode alienar os bens mencionados no n.º 5 se proceder à sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento idênticas ou superiores, excepto tratando-se de bens que comprovadamente tenham perdido utilidade para a Concessão.

8 — Os bens e direitos que tenham perdido utilidade para a Concessão são abatidos ao inventário referido no n.º 2 da base VII, mediante prévia autorização do Concedente, que se considera concedida se este não se opuser no prazo de 30 dias contados da recepção do pedido de abate.

9 — Os termos dos negócios efectuados ao abrigo do n.º 5 devem ser comunicados ao Concedente, no prazo de 30 dias após a data da sua realização, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

10 — Ao longo dos últimos cinco anos de duração da Concessão, os termos dos negócios referidos no n.º 5 devem ser comunicados pela Concessionária ao Concedente com uma antecedência mínima de 30 dias, podendo este opor-se à sua concretização nos 10 dias seguintes à recepção daquela comunicação.

11 — A oposição do Concedente nos termos do número anterior impede a Concessionária de realizar o negócio em vista, sob pena de nulidade.

12 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8 da base LXXXI, revertem automaticamente para o Concedente, no Termo da Concessão, e sem qualquer custo ou preço a suportar por este, todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão.

13 — Os bens e direitos da Concessionária que não integram a Concessão e que sejam utilizados no desenvolvimento das actividades nesta integradas podem ser alienados, onerados ou substituídos pela Concessionária.

14 — Os bens referidos no número anterior podem ser adquiridos pelo Concedente, no Termo da Concessão, pelo seu justo valor, a determinar por acordo das Partes ou, na ausência de acordo, por decisão arbitral emitida no âmbito do processo de arbitragem.

CAPÍTULO III

Duração da concessão

Base X

Prazo da Concessão

1 — O prazo da Concessão é de 30 anos a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, expirando automaticamente às 24 horas do dia em que ocorrer o trigésimo aniversário dessa assinatura.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a aplicação das disposições do capítulo XVIII, bem como a aplicação para além daquele prazo das disposições do Contrato de Concessão que perduram para além do Termo da Concessão.

CAPÍTULO IV

Sociedade Concessionária

Base XI

Objecto social, sede e forma

1 — A Concessionária tem como objecto social, ao longo de todo o período da Concessão, o exercício das actividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, bem como das actividades autorizadas nos termos dos n.os 4 e 5.

2 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a sua sede em Portugal.

3 — A Concessionária deve manter, ao longo de todo o período da Concessão, a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

4 — Mediante prévia autorização do Concedente, a Concessionária pode desenvolver, dentro dos limites físicos da Concessão, outras actividades para além das que se encontram referidas no n.º 1, com partilha equitativa de benefícios entre Concedente e Concessionária através de um dos mecanismos previstos no n.º 6 da base XIX-A.

5 — Na estrita medida em que tal não afecte nem condicione o cumprimento das obrigações que à Concessionária incumbem nos termos do Contrato de Concessão, a Concessionária pode, mediante autorização do Concedente, desenvolver, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, outras actividades.

Base XII

Estrutura accionista da Concessionária

1 — O capital social da Concessionária encontra-se distribuído, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão,

entre os Membros do Concorrente, na exacta medida que foi pelo Concorrente indicada na Proposta.

2 — Qualquer alteração da posição hierárquica dos Membros do Concorrente no capital social da Concessionária carece de autorização prévia do Concedente.

3 — Todas as acções representativas do capital social da Concessionária são obrigatoriamente nominativas.

4 — A transmissão de acções da Concessionária é expressamente proibida até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, sendo nulas e de nenhum efeito quaisquer transmissões efectuadas em violação desta disposição, salvo autorização em contrário do Concedente.

5 — Decorrido o prazo indicado no número anterior, podem quaisquer terceiros deter acções da Concessionária, desde que os accionistas da Concessionária identificados em anexo ao Contrato de Concessão detenham, em conjunto, e enquanto accionistas directos da mesma, até cinco anos após a data da entrada em serviço do último Lanço a construir, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

6 — Decorrido o prazo de cinco anos referido no número anterior, podem igualmente quaisquer terceiros deter acções da Concessionária, desde que os accionistas da Concessionária identificados em anexo ao Contrato de Concessão que sejam titulares de participações superiores a 10 % do capital social da Concessionária detenham, em conjunto, e enquanto accionistas directos ou indirectos da mesma, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, salvo autorização em contrário do Concedente.

7 — A Concessionária comunica ao Concedente, no prazo de 10 dias após lhe ter sido solicitado o registo de qualquer alteração na titularidade das acções, sobrestando no registo até obter autorização do Concedente para tal, nos casos em que seja exigível.

8 — A Concessionária fica, em qualquer circunstância, obrigada a recusar o registo e a não reconhecer a qualidade de accionista a qualquer entidade que adquira ou possua acções representativas do seu capital social em violação do disposto nas presentes bases, no Contrato de Concessão, na lei ou nos Estatutos, considerando-se nulo e de nenhum efeito o negócio, acto ou facto pelo qual tal entidade tenha adquirido ou possua acções representativas do capital social da Concessionária.

9 — Consideram-se acções, para os efeitos previstos nos n.os 3 a 8, quaisquer participações no capital social da Concessionária, tituladas ou não, incluindo qualquer um dos tipos descritos no capítulo III do título IV do Código das Sociedades Comerciais

Base XIII

Capital

1 — O capital social da Concessionária é de € 63 197 800, integralmente subscrito e totalmente realizado.

2 — *(Revogado.)*

3 — A Concessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período da Concessão, sem prévio consentimento do Concedente.

4 — A Concessionária não pode, até à conclusão da construção de toda a Auto-Estrada, deter acções próprias.

Base XIV

Estatutos

1 — Quaisquer alterações aos Estatutos devem, até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir, ser objecto de autorização prévia por parte do Concedente, sob pena de nulidade.

2 — A emissão de quaisquer títulos ou instrumentos financeiros pela Concessionária que permitam ou possam permitir, em certas circunstâncias, a subscrição, a aquisição ou a detenção de acções representativas do capital social da Concessionária em violação das regras estabelecidas nos n.os 1 a 6 da base XII carece, sob pena de nulidade, de autorização prévia e específica do Concedente, a quem é solicitada com pelo menos 30 dias úteis de antecedência em relação seja à sua emissão seja à outorga de instrumento que as crie ou que constitua compromisso da Concessionária em criá-los, consoante o evento que primeiro ocorrer.

3 — Exceptuam-se do disposto no n.º 1 as alterações dos Estatutos que se limitem a consagrar o seguinte:

a) Um aumento de capital da Concessionária, desde que as condições e a realização efectiva desse aumento observem o disposto nas bases XII e XIII;

b) A mudança da sua sede, desde que observado o disposto no n.º 2 da base XI; ou

c) A alteração do número dos membros dos órgãos sociais ou da mesa da Assembleia Geral.

4 — A Concessionária remete ao Concedente, no prazo de 30 dias após a respectiva outorga, cópia simples dos documentos que corporizem alteração dos Estatutos que tenha realizado nos termos da presente base.

Base XV

Oneração de acções da Concessionária

1 — A oneração de acções representativas do capital social da Concessionária depende, sob pena de nulidade, de autorização prévia do Concedente.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior as onerações de acções efectuadas em benefício das Entidades Financiadoras, nos termos previstos nos Contratos de Financiamento, as quais devem, em todos os casos, ser comunicadas ao Concedente, a quem deve ser enviada, no prazo de 30 dias a contar da data em que sejam constituídas, cópia notarial do documento que formaliza a oneração e bem assim informação detalhada sobre quaisquer outros termos e condições que forem estabelecidos.

3 — Sem prejuízo do exercício do direito de *step in* previsto em anexo ao Contrato de Concessão, da execução, mesmo que não judicial, dos instrumentos de oneração de acções referidos no número anterior não pode nunca resultar a detenção, transmissão ou posse por entidades que não sejam Membros do Concorrente de acções representativas do capital social da Concessionária em violação do disposto nas presentes bases, nomeadamente nas bases XII, XIII e XIV, e no Contrato de Concessão.

4 — Os Membros do Concorrente aceitaram, na sua qualidade de accionistas da Concessionária, não onerar acções em contravenção ao disposto nos números anteriores.

5 — As disposições da presente base mantêm-se em vigor até três anos após a data de entrada em serviço do último Lanço a construir.

Base XVI

Obrigações de informação da Concessionária

1 — Ao longo de todo o período da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas no Contrato de Concessão, a Concessionária compromete-se para com o Concedente a:

a) Dar-lhe conhecimento imediato de todo e qualquer evento de que tenha conhecimento e que possa vir a prejudicar, impedir, tornar excessivamente oneroso ou excessivamente difícil o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações para si ou para o Concedente emergentes do Contrato de Concessão e ou que possam constituir causa de sequestro da Concessão ou de resolução do Contrato de Concessão, nos termos previstos no capítulo XVIII;

b) Remeter-lhe, até ao dia 31 de Maio de cada ano, os documentos de prestação de contas legalmente exigidos, bem como a certificação legal de contas e pareceres do órgão de fiscalização e de auditores externos;

c) Remeter-lhe, até ao dia 30 de Setembro de cada ano, o balanço e a conta de exploração relativos ao primeiro semestre do ano em causa, bem como pareceres do órgão de fiscalização e de auditores externos;

d) Dar-lhe conhecimento imediato de toda e qualquer situação que, quer na fase de construção quer na de exploração, corresponda a acontecimentos que alterem ou, no entender da Concessionária, possam alterar o normal desenvolvimento dos trabalhos, ou do regime da exploração, bem como a verificação de anomalias estruturais ou outras no Empreendimento Concessionado;

e) Fornecer-lhe, por escrito e no menor prazo possível, relatório circunstanciado e fundamentado das situações indicadas na alínea anterior, integrando eventualmente a contribuição de entidades exteriores à Concessionária e de reconhecida competência, com indicação das medidas tomadas ou a implementar para a superação daquelas situações;

f) Remeter-lhe, trimestralmente, relatório com informação detalhada das estatísticas de tráfego elaboradas nos termos da base LVI;

g) Remeter-lhe uma versão revista do Caso Base, em suporte informático e em papel, se e quando este for alterado nos termos do Contrato de Concessão, no prazo de 15 dias após ter sido alcançado acordo entre as Partes para a sua alteração, devendo as projecções financeiras revistas ser elaboradas na forma das projecções contidas no Caso Base constante como anexo ao Contrato de Concessão;

h) Remeter-lhe, em suporte informático e em papel, no prazo de três meses após o termo do primeiro semestre civil e no prazo de cinco meses após o termo do segundo semestre civil, informação relativa à condição financeira da Concessionária desde a entrada em vigor da Concessão até ao termo do semestre anterior, bem como uma projecção da sua posição entre esse período e o previsto termo da Concessão, incluindo uma projecção dos pagamentos a receber ou a efectuar ao Concedente entre esse período e o previsto termo da Concessão, sendo esta informação elaborada no formato do Caso Base;

i) Remeter-lhe, no primeiro trimestre de cada ano, um relatório respeitante ao ano anterior, no qual é prestada informação circunstanciada sobre os estudos e trabalhos de construção, conservação e de exploração da Auto-Estrada, bem como sobre os níveis de serviço e os indicadores de actividade relacionados com a sinistralidade e a segurança rodoviárias, cobrindo aspectos como os pontos de acumulação de acidentes, a identificação das causas dos acidentes e a comparação com congéneres nacionais e internacionais, acompanhados por auditoria efectuada por entidade idónea e independente e em formato a acordar com o Concedente;

j) Apresentar-lhe prontamente as informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas pelo Concedente.

2 — Das informações mencionadas nas alíneas *a*) a *e*) e *g*) a *i*) do número anterior deve ser remetida cópia à EP.

Base XVII

Obtenção de licenças

1 — Compete à Concessionária requerer, custear e diligenciar na obtenção de todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das actividades integradas na Concessão, observando todos os requisitos necessários à obtenção e à manutenção em vigor das mesmas.

2 — A Concessionária deve informar de imediato o Concedente no caso de qualquer das licenças a que se refere o número anterior lhe ser retirada, caducar, ser revogada ou por qualquer motivo deixar de operar os seus efeitos, indicando desde logo que medidas tomou e ou vai tomar para repor tal licença em vigor.

Base XVIII

Regime fiscal

A Concessionária fica sujeita ao regime fiscal aplicável.

Base XVIII-A

Variação da tributação directa sobre o lucro das sociedades

1 — Quando ocorra variação da taxa global de tributação directa sobre o lucro das sociedades que, conjunta ou isoladamente, tenha por efeito a variação da TIR accionista em mais de 0,001000 pontos percentuais face ao que se encontra previsto no Caso Base, os pagamentos anuais de disponibilidade são ajustados, para mais ou para menos, consoante o caso, de forma a que, simulado no Caso Base, seja reposto, ano a ano, o valor do *cash flow* accionista que se verificaria caso tal variação não tivesse ocorrido.

2 — O acerto dos pagamentos anuais de disponibilidade referidos no número anterior é objecto de acordo entre as Partes, devendo, em qualquer caso, o mesmo ser reflectido nos pagamentos por disponibilidade do ano em que produzir efeitos a variação prevista no número anterior.

CAPÍTULO V

Financiamento

Base XIX

Responsabilidade da Concessionária

1 — A Concessionária é responsável única pela obtenção do financiamento necessário ao desenvolvimento de todas as actividades que integram o objecto da Concessão, por forma que possa cumprir cabal e atempadamente todas as obrigações que assume no Contrato de Concessão.

2 — Com vista à obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento das actividades objecto da Concessão, a Concessionária celebrou, na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, os Contratos de Financiamento e celebrou com os seus accionistas o Acordo de Accionistas de

Realização do Capital Social da Sociedade Concessionária e de Prestações Acessórias, que, em conjunto, declara garantirem-lhe tais fundos, nos termos dos respectivos contratos.

3 — Não são oponíveis ao Concedente quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas pela Concessionária com quaisquer terceiros, incluindo com as Entidades Financiadoras e com os seus accionistas.

4 — A Concessionária tem o direito de receber os pagamentos por disponibilidade e as demais importâncias previstas no capítulo XII, os rendimentos de exploração das Áreas de Serviço e quaisquer outros rendimentos obtidos no âmbito da Concessão.

Base XIX-A

Refinanciamento da Concessão

1 — A Concessionária, em articulação com o Concedente, pode proceder ao Refinanciamento da Concessão, de forma a assegurar a obtenção de níveis de eficiência mais elevados e de custos adequados aos riscos envolvidos.

2 — As condições constantes dos instrumentos contratuais resultantes do Refinanciamento da Concessão não devem ser mais onerosas para a Concessionária, para os seus accionistas ou para o Concedente, do que as existentes nos contratos de financiamento que substituem.

3 — Os impactes favoráveis que decorram da concretização do Refinanciamento da Concessão são partilhados, em partes iguais, entre a Concessionária e o Concedente.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, procede-se ao confronto entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento no qual, sem prejuízo de se manterem inalterados todos os restantes pressupostos e fórmulas de cálculo considerados no Caso Base Pré-Refinanciamento, são reflectidos, nomeadamente:

a) As novas facilidades dele decorrentes;

b) Os encargos razoáveis e documentados suportados por ambas as Partes com o estudo e a montagem da operação de Refinanciamento da Concessão.

5 — Os impactes favoráveis a que alude o n.º 3 correspondem aos diferenciais de *cash flow* accionista, apurados por confronto ano a ano entre o Caso Base Pré-Refinanciamento e o Caso Base Pós-Refinanciamento.

6 — As Partes acordam entre si o mecanismo concreto de partilha dos benefícios decorrentes do Refinanciamento da Concessão a que tem direito o Concedente, podendo este consistir:

a) Num pagamento único ao Concedente, a efectuar no momento de realização da operação de Refinanciamento da Concessão; ou

b) Na dedução faseada aos pagamentos por disponibilidade, a acordar entre as Partes e a ocorrer em períodos a definir; ou

c) Numa composição resultante das alternativas anteriores.

7 — Para efeitos do pagamento único a que se refere a alínea *a*) do número anterior, considera-se uma taxa de actualização dos diferenciais de *cash flow* accionista correspondente à TIR accionista do Caso Base.

8 — O valor do pagamento único a que se refere a alínea *a*) do n.º 6 é apurado mediante a sua introdução no Caso Base Pós-Refinanciamento num processo iterativo até que se verifique a condição prevista no n.º 3.

9 — Para efeitos do apuramento do valor de cada uma das deduções referidas na alínea *b*) do n.º 6, é considerado o valor resultante da actualização realizada nos termos do n.º 7, capitalizado a uma taxa equivalente ao custo médio ponderado dos capitais próprios e alheios da Concessionária.

10 — O mecanismo de partilha dos benefícios decorrentes do Refinanciamento da Concessão que venha a ser acordado entre as Partes, nos termos dos números anteriores, é incorporado no Caso Base Pós-Refinanciamento que, para todos os efeitos, passa a constituir o Caso Base Ajustado.

11 — A Concessionária obriga-se a comunicar de imediato ao Concedente toda e qualquer intenção de proceder a um Refinanciamento da Concessão.

12 — O Concedente pode apresentar à Concessionária, a qualquer momento, uma proposta de Refinanciamento da Concessão.

13 — A concretização de um Refinanciamento da Concessão fica, em qualquer caso, dependente da decisão da Concessionária e da aprovação do Concedente.

14 — A redução do capital social da Concessionária e a restituição de fundos accionistas não são consideradas Refinanciamento da Concessão, desde que tal não implique a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento, ainda que tais operações careçam de prévia autorização das Entidades Financiadoras.

15 — Não são também qualificados como Refinanciamento da Concessão:

a) O impacto resultante da alteração do regime fiscal tributário ou do tratamento contabilístico aplicável;

b) A obtenção pela Concessionária de financiamento adicional para sanar uma situação de incumprimento, nos termos dos Contratos de Financiamento;

c) As variações do indexante da taxa de juro variável previstas nos Contratos de Financiamento;

d) O exercício de quaisquer *waivers, consents* ou direitos análogos, que não impliquem a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento;

e) A contratação de cobertura de taxa de juro efectuada ao abrigo dos Contratos de Financiamento, desde que tal negociação não implique a alteração das condições constantes dos Contratos de Financiamento.

Base XX

Obrigações do Concedente

O Concedente não está sujeito a qualquer obrigação, nem assume qualquer responsabilidade ou risco, no que respeita ao financiamento necessário ao desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases.

CAPÍTULO VI

Expropriações

Base XXI

Disposições aplicáveis

Às expropriações efectuadas no âmbito do Contrato de Concessão são aplicáveis as disposições da legislação portuguesa em vigor.

Base XXII

Declaração de utilidade pública com carácter de urgência

1 — São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações a realizar, por causa directa ou indirecta, para o Estabelecimento da Concessão, competindo à Concessionária a prática dos actos que individualizem os bens a expropriar, nos termos do Código das Expropriações.

2 — Compete ainda à Concessionária apresentar ao Concedente, nos prazos previstos no Programa de Trabalhos, todos os elementos e documentos necessários à prática dos actos referidos no número anterior.

3 — Caso os elementos e documentos referidos no número anterior exibam incorrecções ou insuficiências, nos 30 dias seguintes à sua recepção o Concedente notifica a Concessionária para os corrigir, indicando expressamente qual a planta parcelar que necessita de correcção, e sem prejuízo da prática imediata dos actos expropriativos que não sejam afectados pelas incorrecções ou insuficiências detectadas.

4 — Sempre que se torne necessário realizar expropriações para manter direitos de terceiros no estabelecimento ou restabelecimento de redes, vias de qualquer tipo ou serviços afectados, são estas de utilidade pública e com carácter de urgência, sendo aplicáveis todas as disposições legais que regem a Concessão.

Base XXIII

Condução, controlo e custos dos processos expropriativos

1 — A condução e a realização dos processos expropriativos dos bens ou dos direitos necessários ao Estabelecimento da Concessão compete à Concessionária, como entidade expropriante em nome do Concedente, à qual cabe também suportar todos os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento de indemnizações ou outras compensações derivadas das expropriações ou da imposição de servidões ou outros ónus ou encargos delas derivados.

2 — Compete ainda à Concessionária, a todo o tempo e nomeadamente no âmbito dos estudos e projectos a apresentar nos termos do capítulo VIII, prestar ao Concedente toda a informação relativa aos processos expropriativos em curso.

3 — Qualquer atraso imputável ao Concedente e superior a 30 dias na prática de acto ou actividade que pela sua natureza deva ser praticado pelo Concedente, designadamente a publicação da declaração de utilidade pública dos terrenos a expropriar ou a prática dos actos de autoridade necessários à posse efectiva e investidura na propriedade dos terrenos e demais bens expropriados por parte da Concessionária, confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV.

CAPÍTULO VII

Funções do InIR

Base XXIV

InIR

Sem prejuízo dos poderes cometidos a outras entidades, sempre que no Contrato de Concessão se atribuam poderes ou se preveja o exercício de faculdades pelo Concedente, tais poderes e tal exercício podem ser executados pelo InIR, salvo quando o contrário decorrer da regra em causa ou de disposição imperativa da lei.

CAPÍTULO VIII

Concepção, projecto e construção da Auto-Estrada

Base XXV

Concepção, projecto e construção

1 — A Concessionária é responsável pela concepção, projecto e construção dos Lanços referidos no n.º 1 da base II, respeitando os estudos e projectos apresentados nos termos das bases seguintes e o disposto no Contrato de Concessão.

2 — A construção deve iniciar-se 15 meses após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão.

3 — Para cumprimento das obrigações assumidas em matéria de concepção e construção da Auto-Estrada, a Concessionária celebra o Contrato de Empreitada.

Base XXVI

Programa de execução da Auto-Estrada

1 — As datas limite de entrada em serviço de cada um dos Lanços referidos no n.º 1 da base II são as seguintes:

Lanço	Mês
IP9 Nogueira — Estorãos	Julho de 2005.
IP9 Estorãos — Ponte de Lima	Julho de 2005.
IC1 Viana do Castelo — Caminha	Setembro de 2005.

2 — As datas de entrada em serviço efectivo e as datas de início da construção de cada um dos Lanços referidos no número anterior constam do Programa de Trabalhos.

3 — A Concessionária não pode ser responsabilizada por atrasos causados por modificações unilateralmente impostas pelo Concedente ao Programa de Trabalhos ou por quaisquer outros atrasos que sejam imputáveis ao Concedente.

Base XXVII

Disposições gerais relativas a estudos e projectos

1 — A Concessionária promove, por sua conta e inteira responsabilidade, e com o acompanhamento do Concedente, a realização dos estudos e projectos relativos aos Lanços a construir, os quais devem satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor e respeitar os termos da Proposta.

2 — Os estudos e os projectos referidos no número anterior devem satisfazer as regras gerais relativas à qualidade, à segurança, à comodidade e à economia dos utentes da Auto-Estrada, sem descurar os aspectos de integração ambiental e o enquadramento adaptado à região que a mesma atravessa, e são apresentados sucessivamente sob as formas de estudos prévios, incluindo Estudos de Impacte Ambiental, anteprojectos e projectos, podendo alguma destas fases ser dispensada pelo InIR, a solicitação devidamente fundamentada da Concessionária.

3 — A nomenclatura a adoptar nos diversos estudos e projectos deve estar de acordo com o Vocabulário de

Estradas e Aeródromos editado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

4 — O estabelecimento do traçado da Auto-Estrada com os seus nós de ligação, Áreas de Serviço e áreas de repouso e instalação dos sistemas de contagem e classificação de tráfego deve ser objecto de pormenorizada justificação nos estudos e projectos a submeter pela Concessionária, e tem em conta os estudos de carácter urbanístico e de desenvolvimento que existam ou estejam em curso para as localidades ou regiões abrangidas nas zonas em que esse traçado se desenvolve, nomeadamente os planos regionais de ordenamento do território, os planos directores municipais, os planos de pormenor urbanísticos e o Estudo de Impacte Ambiental.

5 — As normas a considerar na elaboração dos projectos, que não sejam taxativamente indicadas no Contrato de Concessão nem constem de disposições legais ou regulamentares em vigor, devem ser as que se coadunem com a melhor técnica rodoviária.

6 — A Concessionária pode solicitar ao Concedente e este deve fornecer-lhe, com a brevidade possível, os seguintes elementos de estudo disponíveis no MOPTC:

Projecto de execução e EIA do IC 28 entre Viana do Castelo e Estorãos;

Projecto de execução e EIA do IC 28 entre Estorãos e Ponte de Lima;

Projecto de execução e EIA do IC 28 Sublanço Ponte de Lima — nó com a EN 202 (nó com o IP 1/A 3);

Projecto de execução e EIA do IC 1 entre Viana do Castelo e Vila Praia de Âncora

7 — Os elementos de estudo indicados no número anterior não criam para a Concessionária quaisquer direitos ou obrigações, nem obrigam, de qualquer forma, o Concedente, podendo a Concessionária propor as alterações que entender, nomeadamente quanto a directriz e perfil transversal, para que as obras a realizar melhor possam corresponder à finalidade em vista.

Base XXVIII

Programa de Estudos e Projectos

1 — No prazo de 30 dias úteis contados da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária submete à aprovação do Concedente um documento em que indica as datas em que se compromete a apresentar os estudos prévios, Estudos de Impacte Ambiental, anteprojectos e projectos que lhe compete elaborar, as alterações que propõe aos elementos indicados no n.º 6 da base anterior, e as entidades técnicas independentes que propõe para a emissão do parecer de revisão a que alude o n.º 6 da base seguinte.

2 — No programa referido no número anterior figuram também as datas, expressas em meses e anos, do início da construção e da abertura ao tráfego de cada Lanço.

3 — O documento a que se refere o n.º 1 considera-se tacitamente aprovado no prazo de 30 dias úteis a contar da sua entrega, suspendendo-se aquele prazo em virtude da apresentação de pedidos de esclarecimento pelo Concedente e pelo período de tempo que este fixar

Base XXIX

Apresentação dos estudos e projectos

1 — Sempre que houver lugar à apresentação de estudos prévios, devem os mesmos ser apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume-síntese de apresentação geral do Lanço ou Sublanço;
b) Estudo de tráfego, actualizado, que suporte o dimensionamento da secção corrente, dos ramos dos nós de ligação e dos pavimentos;
c) Estudo geológico-geotécnico, com proposta de programa de prospecção geotécnica detalhada para as fases seguintes do projecto;
d) Volume geral, contendo as geometrias propostas para as várias soluções de traçado, incluindo nós de ligação e restabelecimentos, a drenagem, a pavimentação, a sinalização e segurança, a integração paisagística, sistemas de contagem e classificação de tráfego e outras instalações acessórias;
e) Obras de arte correntes;
f) Obras de arte especiais;
g) Túneis;
h) Áreas de Serviço e áreas de repouso;
i) Auditoria de segurança.

2 — Os Estudos de Impacte Ambiental são instruídos em cumprimento da legislação nacional e comunitária em vigor, por forma a que o InIR os possa submeter ao MAOT, para parecer de avaliação.

3 — Os projectos base e os projectos de execução devem ser apresentados ao InIR divididos nos seguintes fascículos independentes:

a) Volume-síntese de apresentação geral do Lanço ou Sublanço;
b) Implantação e apoio topográfico;
c) Estudo geológico e geotécnico;
d) Traçado geral;
e) Nós de ligação;
f) Restabelecimentos, serventias e caminhos paralelos;
g) Drenagem;
h) Pavimentação;
i) Integração paisagística;
j) Equipamentos de segurança;
l) Sinalização;
m) Portagens;
n) Sistema de Controlo e Gestão de Tráfego;
o) Canal Técnico Rodoviário;
p) Equipamentos de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;
q) Telecomunicações;
r) Iluminação;
s) Vedações;
t) Serviços afectados;
u) Obras de arte correntes;
v) Obras de arte especiais;
x) Túneis;
z) Centro de assistência e manutenção;
aa) Áreas de Serviço e áreas de repouso;
bb) Projectos complementares;
cc) Expropriações;
dd) Relatório das medidas de minimização de impactes ambientais;
ee) Auditoria de segurança.

4 — Toda a documentação é entregue em quintuplicado, excepto os Estudos de Impacte Ambiental, de que devem ser entregues nove cópias, e com uma cópia de natureza informática, cujos elementos devem ser manipuláveis em equipamentos do tipo computador pessoal (PC ou PS), em ambiente Windows (última versão).

5 — A documentação informática usa os seguintes tipos:

a) Textos — *Microsoft Word*, armazenados no formato *standard*;

b) Tabelas e folhas de cálculo — *Microsoft Excel*, armazenados no formato *standard*;

c) Peças desenhadas — formato DXF ou DWG.

6 — Os estudos e os projectos apresentados ao InIR, nas diversas fases, devem ser instruídos com parecer de revisão emitido por entidades técnicas independentes, que os submetem à aprovação dos organismos oficiais competentes.

7 — A apresentação dos projectos ao InIR deve ser instruída com todas as autorizações necessárias emitidas pelas autoridades competentes.

Base XXX

Critérios de projecto

1 — Na elaboração dos projectos da Auto-Estrada devem respeitar-se as características técnicas definidas nas normas de projecto do InIR ou, caso não existam, da EP, tendo em conta a velocidade base de 120 km/h, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Em zonas excepcionalmente difíceis, por motivos de ordem topográfica ou urbanística, podem ser adoptadas velocidade base e características técnicas inferiores às indicadas, mediante proposta da Concessionária, devidamente fundamentada.

3 — O dimensionamento do perfil transversal dos Sublanços (secção corrente) deve ser baseado no TMDA previsto para o ano horizonte, considerando este como o vigésimo ano após a abertura ao tráfego do Lanço em que se integram.

4 — Relativamente às obras acessórias e trabalhos complementares a considerar nos projectos e a levar a efeito pela Concessionária, deve atender-se designadamente ao seguinte:

a) Vedação — a Auto-Estrada é vedada em toda a sua extensão, utilizando-se, para o efeito, tipos de vedações a aprovar pelo InIR, devendo também ser vedadas lateralmente, em toda a sua extensão, as passagens superiores em que o tráfego de peões seja exclusivo ou importante;

b) Sinalização — é estabelecida a sinalização, horizontal, vertical e variável, indispensável para a conveniente orientação e segurança da circulação, segundo as normas em uso no InIR, devendo ser ainda prevista sinalização específica para a circulação em situação de condições atmosféricas adversas, tais como chuva intensa ou nevoeiro;

c) Equipamentos de segurança — são instaladas guardas e outros equipamentos de segurança, nomeadamente no limite da plataforma da Auto-Estrada junto dos aterros com altura superior a três metros no separador quando tenha largura inferior a nove metros, bem como na protecção a obstáculos próximos da plataforma ou nos casos previstos nas normas em vigor para o sector, devendo ser previstos sistemas de detecção de nevoeiro;

d) Integração e enquadramento paisagístico — a integração da Auto-Estrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa são objecto de projectos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento, quer destes quer das margens, separador e Áreas de Serviço;

e) Iluminação — os nós de ligação, as Áreas de Serviço e as áreas de repouso devem ser iluminadas, bem como as pontes de especial dimensão e os túneis;

f) Telecomunicações — são estabelecidas ao longo da Auto-Estrada redes de telecomunicações adequadas para serviço da Concessionária e do InIR e para assistência aos utentes, devendo o Canal Técnico Rodoviário a construir pela Concessionária para o efeito permitir a instalação de um cabo de fibra óptica pelo Concedente, cuja utilização lhe fica reservada;

g) Qualidade ambiental — devem existir dispositivos de protecção contra agentes poluentes, no solo e aquíferos, bem como contra o ruído.

5 — Ao longo e através da Auto-Estrada, incluindo nas suas obras de arte especiais, devem ser estabelecidos, onde o InIR determine ser conveniente, os dispositivos necessários para que o futuro alojamento de cabos eléctricos, telefónicos e outros possa ser efectuado sem afectar as estruturas e sem necessidade de levantar o pavimento.

Base XXXI

Aprovação dos estudos e projectos

1 — Os estudos e os projectos apresentados ao InIR nos termos das bases anteriores consideram-se tacitamente aprovados pelo MOPTC no prazo de 60 dias a contar da respectiva apresentação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A solicitação, pelo InIR, de correcções ou de esclarecimentos aos projectos ou aos estudos inicialmente apresentados tem por efeito o reinício da contagem de novo prazo de aprovação se aquelas correcções ou esclarecimentos forem solicitados nos 20 dias seguintes à apresentação desses projectos e estudos, ou a mera suspensão daqueles prazos, até que seja feita a correcção ou prestado o esclarecimento, se a referida solicitação se verificar após aquela data.

3 — O prazo de aprovação referido no n.º 1 conta-se a partir da data de recepção, pelo InIR, do competente parecer do MAOT, ou do termo do prazo previsto na lei para que esta entidade se pronuncie.

4 — A aprovação ou a não aprovação dos projectos pelo MOPTC não acarreta qualquer responsabilidade para o Concedente nem liberta a Concessionária dos compromissos emergentes do Contrato de Concessão ou da responsabilidade que lhe advenha da imperfeição daqueles ou do decurso das obras, excepto em caso de modificações unilateralmente impostas pelo Concedente, relativamente às quais a Concessionária tenha manifestado por escrito reservas referentes à segurança das mesmas e a responsabilidade concreta que for invocada pelo Concedente ou por terceiro lesado decorra directamente de factos incluídos em tais reservas.

5 — No caso de o traçado dos Lanços referidos no n.º 1 da base II que venha a ser aprovado pelo MOPTC não se localizar no Corredor considerado na Proposta, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, desde que demonstre ter havido aumento de custos.

Base XXXII

Execução das obras

1 — A execução de qualquer obra em cumprimento do Contrato de Concessão só pode iniciar-se depois de aprovado o respectivo projecto de execução.

2 — Compete à Concessionária elaborar e submeter à aprovação do InIR, que os deve aprovar ou rejeitar no prazo de 30 dias a contar da data da sua submissão, os cadernos de encargos ou as normas de construção, não podendo as obras ser iniciadas antes de os mesmos terem sido aprovados, e devendo estas ser realizadas com emprego de materiais de boa qualidade e a devida perfeição, segundo as melhores regras da arte, de harmonia com as disposições legais e regulamentares em vigor, e as características habituais em obras do tipo das que constituem objecto da Concessão.

3 — Quaisquer documentos que careçam de aprovação apenas podem circular nas obras com o visto do InIR.

4 — A execução por Terceiras Entidades de qualquer obra ou trabalho que se inclua nas actividades integradas na Concessão deve respeitar a legislação nacional ou comunitária aplicável.

Base XXXIII

Programa de Trabalhos

1 — Quaisquer alterações, propostas pela Concessionária, ao Programa de Trabalhos devem ser notificadas ao InIR, acompanhadas da devida justificação, não podendo, em nenhuma circunstância, envolver adiamento da data de entrada em serviço de cada um dos Lanços.

2 — Ocorrendo atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos ou sendo-lhe feitas pela Concessionária alterações que possam pôr em risco as datas de entrada em serviço de cada Lanço, o InIR notifica a Concessionária para apresentar, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, mas nunca superior a 15 dias úteis, um plano de recuperação do atraso e indicação do reforço de meios para o efeito necessário.

3 — O InIR pronuncia-se sobre o plano de recuperação referido no número anterior no prazo de 15 dias úteis a contar da sua apresentação.

4 — Caso o plano de recuperação referido nos números anteriores não seja apresentado no prazo para o efeito fixado, ou caso este não seja aprovado pelo InIR, este pode impor à Concessionária a adopção das medidas que entender adequadas e ou o cumprimento de um plano de recuperação por ele elaborado.

5 — Até à aprovação ou imposição de um plano de recuperação ou das medidas previstas nos números anteriores, a Concessionária deve manter a execução dos trabalhos nos termos definidos no Programa de Trabalhos, ficando obrigada, após ser notificada daquela aprovação ou imposição, a cumprir o plano de recuperação e a observar as medidas em questão.

6 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base XXIII, sempre que o atraso no cumprimento do Programa de Trabalhos seja imputável ao Concedente, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do disposto na base LXXXIV.

Base XXXIV

Aumento de número de vias da Auto-Estrada

1 — O aumento de número de vias dos Lanços é realizado em harmonia com o seguinte:

a) Nos Sublanços com quatro vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do ano em que o TMDA atingir 38 000 veículos;

b) Nos Sublanços com seis vias, deve ser construída mais uma via em cada sentido a partir do ano em que o TMDA atingir 60 000 veículos.

2 — Os encargos decorrentes do aumento de número de vias dos Lanços são da responsabilidade do Concedente, devendo as respectivas condições de pagamento ser previamente acordadas com a Concessionária, sem prejuízo do disposto nos n.os 5 a 8.

3 — Os procedimentos necessários ao aumento de número de vias dos Lanços são desenvolvidos pela Concessionária, que adopta, para o efeito, os procedimentos pré-contratuais que possam ser legalmente exigidos, no prazo determinado pelo Concedente, sem prejuízo do disposto no n.º 8.

4 — Os documentos e as peças dos procedimentos pré-contratuais, e a respectiva adjudicação, devem ser previamente aprovados pelo Concedente, que pode, em qualquer circunstância, determinar:

a) Alterações às peças do procedimento;

b) A alteração do projecto de decisão de adjudicação, desde que respeitando as normas legais e regulamentares aplicáveis.

5 — Na falta do acordo previsto no n.º 2, o Concedente deve, atempadamente, disponibilizar à Concessionária os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido ao adjudicatário do procedimento pré-contratual referido no n.º 3.

6 — Quaisquer outros eventuais encargos relativos ao desenvolvimento do procedimento pré-contratual referido no n.º 3 devem ser acordados previamente entre as Partes, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

7 — Na falta do acordo previsto no número anterior, e sem prejuízo do desenvolvimento do procedimento pré-contratual relativo à adjudicação do aumento do número de vias, o valor dos encargos aí previstos é fixado pelo tribunal arbitral, nos termos do capítulo XXIII.

8 — No caso de não ser legalmente exigível à Concessionária a tramitação de procedimento pré-contratual, os termos e as condições relativos ao desenvolvimento do processo de alargamento são previamente acordados entre as Partes.

9 — Na falta do acordo previsto no número anterior, é tramitado um procedimento de natureza concorrencial, com vista à escolha da entidade que procede aos trabalhos de alargamento, sendo aplicável o disposto nos n.os 4 e 7.

10 — Caso o Concedente opte por não proceder à realização de um alargamento na data em que tal alargamento devesse ocorrer, a Concessionária fica apenas obrigada ao cumprimento do nível de serviço C até um TMDA de 60 000 ou de 90 000 veículos, respectivamente para as secções de quatro ou seis vias, e de um nível de serviço D a partir daqueles limiares, sendo, nessa circunstância, reajustado em conformidade o regime de deduções previsto no n.º 18 da base LXV-A.

11 — Sem prejuízo do disposto nos n.os 19 a 21 da base LXV-A, caso o Concedente opte por realizar um determinado alargamento numa data prevista para a realização pela Concessionária de uma grande reparação, nos termos do Caso Base, ou em data próxima, a Concessionária fica dispensada de proceder à mesma, devendo os montantes que se destinavam a custear essa grande reparação ser utilizados para pagamento do mesmo.

12 — O objecto das negociações tendo em vista o acordo a que se refere o n.º 2 contempla as matérias indicadas nos n.os 19 e 20 da base LXV-A.

13 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária notifica o Concedente de que vai proceder a uma grande reparação, dispondo este de um prazo de três meses, contados dessa notificação, para lhe comunicar se pretende realizar o alargamento.

14 — No caso de os montantes que se destinariam a custear a grande reparação a que se refere o n.º 11 não serem suficientes para cobrir a totalidade dos custos do alargamento, deve a diferença ser custeada pelo Concedente.

Base XXXV

Vias de comunicação e serviços afectados

1 — Compete à Concessionária suportar os custos e encargos relativos à reparação dos estragos que, justificadamente, se verifique terem sido causados em quaisquer vias de comunicação em consequência das obras a seu cargo, bem como os relativos ao restabelecimento das vias de comunicação existentes interrompidas pela construção da Auto-Estrada.

2 — O restabelecimento de vias de comunicação a que se refere a parte final do número anterior é efectuado com um perfil transversal que atenda às normas em vigor, devendo as correspondentes obras de arte dar continuidade à faixa de rodagem, bermas, equipamento de segurança e separador, quando exista, da via onde se inserem e apresentar exteriormente, de um e outro lados, passeios de largura dependente das características dessas vias.

3 — O traçado e as características técnicas dos restabelecimentos de vias de comunicação a que se refere a parte final do n.º 1 devem garantir a comodidade e a segurança de circulação, atentos os volumes de tráfego previstos para as mesmas ou tendo em conta o seu enquadramento viário.

4 — Compete ainda à Concessionária construir, na Auto-Estrada, as obras de arte necessárias ao restabelecimento das vias de comunicação constantes de planeamento ou projectos oficiais, aprovados pelas entidades competentes à data da elaboração do projecto de execução dos Lanços a construir.

5 — A Concessionária é responsável por deficiências ou vícios de construção que venham a ser detectados nos restabelecimentos referidos no n.º 1 até cinco anos após a data da respectiva conclusão.

6 — Concessionária é ainda responsável pela reparação ou indemnização de todos e quaisquer danos causados em condutas de água, esgotos, redes de electricidade, gás, telecomunicações e respectivos equipamentos e em quaisquer outros bens de terceiros, em resultado da execução das obras da sua responsabilidade nos termos do Contrato de Concessão, sem prejuízo de eventuais direitos que possa exercer perante terceiros.

7 — A reposição de bens e serviços danificados, nos termos do número anterior, ou afectados pela construção da Auto-Estrada é efectuada de acordo com as imposições das entidades que neles superintenderem, não podendo contudo ser exigido que a mesma se faça em condições substancialmente diferentes das previamente existentes.

Base XXXVI

Condicionamentos especiais aos estudos e à construção

1 — O Concedente pode impor à Concessionária a realização de modificações aos projectos e aos estudos apresentados, mesmo se já aprovados, quando o interesse público o exija, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

2 — Em situações de emergência, estado de sítio ou calamidade pública, o Concedente pode decretar a suspensão ou interrupção da execução de quaisquer trabalhos ou obras e adoptar as demais medidas que se mostrem adequadas, mediante comunicação dirigida à Concessionária e imediatamente aplicável.

3 — Qualquer património histórico ou arqueológico que seja descoberto no curso das obras de construção da Auto-Estrada é pertença exclusiva do Concedente, devendo a Concessionária notificá-lo imediatamente da sua descoberta, não podendo efectuar quaisquer trabalhos que possam afectar ou pôr em perigo aquele património sem obter indicações do Concedente relativamente à sua forma de preservação.

4 — A verificação de qualquer das situações previstas na presente base confere à Concessionária o direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base XXIII.

Base XXXVII

Responsabilidade da Concessionária pela qualidade da Auto-Estrada

1 — A Concessionária garante ao Concedente a qualidade da concepção, do projecto e da execução das obras de construção e conservação dos Lanços previstos no n.º 1 da base II, bem como a qualidade da conservação dos Lanços referidos no n.º 2 da base II, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em permanentes e plenas condições de funcionamento e operacionalidade, ao longo de todo o período da Concessão.

2 — A Concessionária responde perante o Concedente e perante terceiros, nos termos gerais da lei, por quaisquer danos emergentes ou lucros cessantes resultantes de deficiências ou omissões na concepção, no projecto, na execução das obras de construção e na conservação da Auto-Estrada, devendo esta responsabilidade ser coberta por seguro nos termos da base LXIX.

Base XXXVIII

Entrada em serviço da Auto-Estrada construída

1 — A Concessionária deve, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço, solicitar a realização da respectiva vistoria, a efectuar conjuntamente por representantes do InIR e da Concessionária.

2 — Consideram-se como trabalhos indispensáveis à entrada em serviço de cada Lanço os respeitantes a pavimentação, obras de arte, sinalização horizontal e vertical, equipamento de segurança, equipamento de portagem, equipamento de contagem e de classificação de tráfego, bem como equipamento previsto no âmbito da protecção do ambiente, nomeadamente nas componentes acústica, hídrica e de fauna, bem como os trabalhos que obriguem à permanência de viaturas de serviço na faixa de rodagem.

3 — A vistoria a que se refere o n.º 1 não se pode prolongar por mais de sete dias úteis e dela é lavrado auto assinado por representantes do InIR e da Concessionária.

4 — O pedido de vistoria deve ser remetido ao InIR com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data pretendida pela Concessionária para o seu início, devendo o InIR fixar a data definitiva para não mais de sete dias depois, ou aceitar a data proposta.

5 — A abertura ao tráfego de cada Lanço só pode ter lugar caso se encontrem asseguradas as condições de acessibilidade à rede existente previstas no projecto da obra ou determinadas pelo Concedente e que sejam imprescindíveis ao seu normal funcionamento.

6 — No caso de o resultado da vistoria ser favorável à entrada em serviço do Lanço em causa, a sua abertura ao tráfego é autorizada por despacho do MOPTC.

7 — No caso de, não obstante ter sido autorizada a abertura dos Lanços ao tráfego, haver lugar à realização de trabalhos de acabamento ou de melhoria, os mesmos são realizados prontamente pela Concessionária, efectuando-se, após a sua conclusão, nova vistoria, nos termos dos n.ºs 3 e 4.

8 — Os trabalhos de acabamento ou melhoria referidos no número anterior devem ser especificadamente indicados no auto de vistoria e executados no prazo no mesmo fixado.

9 — Considera-se como acto de recepção das obras de construção de um Lanço o auto de vistoria favorável à sua entrada em serviço, devidamente homologado pelo MOPTC, ou, caso seja necessário realizar trabalhos de acabamento nos termos dos n.ºs 7 e 8, o auto lavrado após vistoria daqueles trabalhos, que declare estar a obra em condições de ser recebida.

10 — No prazo de um ano a contar da última vistoria de um Lanço, realizada nos termos dos números anteriores, a Concessionária fornece ao InIR um exemplar das peças escritas e desenhadas definitivas do projecto das obras executadas, em material reprodutível e em suporte informático.

11 — A homologação do auto de vistoria favorável à entrada em serviço de um Lanço não envolve qualquer responsabilidade do Concedente relativamente às condições de segurança ou de qualidade deste, nem exonera a Concessionária do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão.

Base XXXIX

Alterações nas obras realizadas e instalações suplementares

1 — A Concessionária pode, mediante autorização do MOPTC a conceder, por despacho, caso a caso, introduzir alterações nas obras realizadas e, bem assim, estabelecer e pôr em funcionamento instalações não previstas nos projectos aprovados, desde que delas não resulte nenhuma modificação fundamental à Concessão.

2 — A Concessionária tem de efectuar e de fazer entrar em serviço as alterações nas obras realizadas que sejam determinadas pelo MOPTC, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — Se a Concessionária demonstrar que das alterações referidas no número anterior lhe resultou prejuízo tem direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da base LXXXIV, salvo se as alterações determinadas pelo Concedente tiverem a natureza de correcções resultantes do incumprimento pela Concessionária do disposto na base XXXVII ou de qualquer outra das suas obrigações contratuais.

4 — Salvo se as obras referidas no anterior n.º 2 forem realizadas por concurso público, na reposição do equilíbrio financeiro referida no número anterior tem-se por base a listagem de preços unitários a acordar previamente entre o Concedente, através de representantes do MOPTC e do MEF, e a Concessionária.

5 — Ao concurso público referido no número anterior da presente base é aplicável o disposto no n.º 4 da base XXXIV.

Base XL

Demarcação dos terrenos e respectiva planta cadastral

1 — Concessionária procede, à sua custa, com os proprietários dos terrenos vizinhos e em presença de um representante do InIR, que levanta o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da Concessão, procedendo em seguida ao levantamento da respectiva planta, em fundo cadastral e a escala não inferior a 1:2000, que identifique os terrenos que fazem parte integrante da Concessão, as áreas sobrantes e os restantes terrenos.

2 — A demarcação e a respectiva planta têm de ser concluídas no prazo de um ano a contar da data do auto de vistoria que permitiu a entrada em serviço de cada Lanço.

3 — O cadastro referido nos números anteriores é rectificado, segundo as mesmas normas, sempre que os terrenos ou as dependências sofram alterações, dentro do prazo que para cada caso seja fixado pelo InIR.

CAPÍTULO IX

Áreas de Serviço

Base XLI

Requisitos

1 — As Áreas de Serviço são construídas de acordo com os projectos, apresentados pela Concessionária e aprovados pelo Concedente, que devem prever e justificar todas as infra-estruturas e instalações que as integram.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente os projectos das Áreas de Serviço e respectivo programa de execução nos termos das bases XXVII, XXVIII e XXIX.

3 — As Áreas de Serviço a estabelecer ao longo da Auto-Estrada devem:

a) Dar inteira satisfação aos aspectos de segurança, higiene e salubridade, bem como à sua integração cuidada na paisagem em que se situam, quer através da volumetria e partido arquitectónico das construções, quer da vegetação utilizada, devendo obedecer à condição de proporcionarem aos utentes daqueles um serviço de qualidade, cómodo, seguro, rápido e eficiente;

b) Incluir zonas de repouso destinadas a proporcionar aos utentes da Auto-Estrada locais de descanso agradáveis, bem como postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes;

c) Respeitar a legislação vigente que lhes seja aplicável ou que seja aplicável a algum ou alguns dos seus elementos, nomeadamente o disposto na Portaria n.º 75-A/94, de 14 de Maio.

4 — A distância entre Áreas de Serviço a estabelecer nos Lanços que constituem o objecto da Concessão não deve ser superior a 50 km

Base XLII

Construção e exploração de Áreas de Serviço

1 — A Concessionária não pode subconcessionar ou por qualquer outra forma contratar com quaisquer terceiros as actividades de exploração das Áreas de Serviço, ou parte delas, sem prévia aprovação dos respectivos contratos pelo Concedente.

2 — Os contratos previstos no número anterior estão sujeitos, quanto à disciplina da sua celebração, modificação e extinção, ao disposto na base LVIII.

3 — Independentemente da atribuição da exploração a terceiros das Áreas de Serviço, a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações para si emergentes, neste âmbito, do Contrato de Concessão, sendo a única responsável, perante o Concedente, pelo seu cumprimento.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o Concedente pode exercer os direitos que para si decorram do Contrato de Concessão directamente perante os terceiros em causa, podendo nomeadamente, por razões decorrentes do incumprimento das obrigações descritas, neste âmbito, no Contrato de Concessão ou nos contratos que os ligam à Concessionária, pôr termo a tais contratos.

5 — A resolução operada nos termos do número anterior não ocorre antes de decorridos seis meses sobre a notificação da Concessionária e do terceiro que explora a Área de Serviço em questão, pelo Concedente, que deve indicar os motivos da sua insatisfação e a possibilidade de resolução do contrato de exploração daquela Área de Serviço.

6 — A possibilidade prevista no n.º 4 deve estar expressamente ressalvada nos contratos submetidos à apreciação do Concedente, nos termos do n.º 1.

Base XLIII

Extinção dos contratos respeitantes a Áreas de Serviço

1 — No Termo da Concessão caducam automaticamente, e em razão daquele termo, quaisquer contratos celebrados pela Concessionária com quaisquer terceiros relativos à exploração das Áreas de Serviço, ficando esta inteiramente responsável pelas consequências legais e contratuais dessa caducidade, não assumindo o Concedente quaisquer responsabilidades nesta matéria, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — O Concedente pode exigir à Concessionária, até 120 dias antes do Termo da Concessão, que esta lhe ceda gratuitamente, com efeitos a partir do Termo da Concessão, a posição contratual para si emergente dos contratos referidos no número anterior.

3 — No caso previsto no número anterior, os contratos referidos no n.º 1 subsistem para além do Termo da Concessão.

4 — Em caso de resgate ou de resolução do Contrato de Concessão, o Concedente assume os direitos e as obrigações emergentes dos contratos referidos no n.º 1 que estejam em vigor à data do resgate ou da resolução com excepção dos resultantes de reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes e daquelas que, embora apresentadas após o resgate ou a resolução, se refiram a factos que lhes sejam anteriores.

5 — Os contratos a que se refere o n.º 1 devem conter cláusula que contenha a expressa anuência dos terceiros em causa à cessão da posição contratual prevista no n.º 2 e o reconhecimento dos efeitos que nesses contratos tem o resgate ou a resolução do Contrato de Concessão, indicados no número anterior.

Base XLIV

Entrada em funcionamento

A entrada em funcionamento das Áreas de Serviço deve ocorrer, o mais tardar, seis meses após a entrada em serviço do Lanço onde se integram ou 15 meses após a transferência para a Concessionária do Lanço já construído.

CAPÍTULO X

Manutenção, exploração e conservação da Auto-Estrada

Base XLV

Manutenção da Auto-Estrada

1 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a manutenção em funcionamento ininterrupto e permanente dos Lanços, após a sua abertura ao tráfego, em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, em tudo devendo diligenciar para que os mesmos satisfaçam plenamente o fim a que se destinam.

2 — A Concessionária é responsável pela manutenção, em bom estado de conservação e funcionamento, do equipamento de monitorização ambiental, dos dispositivos de conservação da natureza e dos sistemas de protecção contra o ruído.

3 — Constitui ainda responsabilidade da Concessionária a conservação e manutenção dos sistemas de contagem e classificação de tráfego, incluindo o respectivo centro de controle e ainda os sistemas de iluminação, de sinalização e de segurança nos troços das vias nacionais ou urbanas que contactam com os nós de ligação até aos limites estabelecidos na base V.

4 — A Concessionária deve respeitar os padrões de qualidade, designadamente para a regularidade e aderência do pavimento, conservação da sinalização e do equipamento de segurança e apoio aos utentes, fixados no Manual de Operação e Manutenção e no Plano de Controlo de Qualidade.

5 — O estado de conservação e as condições de exploração da Auto-Estrada são verificados pelo InIR de acordo com um plano de acções de fiscalização a definir pelo Concedente, competindo à Concessionária proceder, nos prazos que razoavelmente lhe forem fixados, às reparações e às beneficiações necessárias à manutenção dos padrões de qualidade previstos no número anterior.

Base XLVI

Transferência da exploração e conservação dos Lanços existentes

1 — O Lanço referido na alínea *b*) do n.º 2 da base II, bem como os equipamentos e as instalações a ele afectos, transferem-se para a Concessionária às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, e o Lanço referido na alínea *a*) do n.º 2 da base II na data da sua entrada em serviço, que deve ter lugar até 30 de Junho de 2002, tornando-se a respectiva exploração e conservação da res-

ponsabilidade exclusiva da Concessionária a partir desse momento, nos termos da base anterior.

2 — O Concedente exerce, se for contratualmente impossível o exercício directo pela Concessionária, e sempre que esta lho solicite, os direitos inerentes a todas as garantias que se encontrem em vigor relativamente a obras realizadas nos Lanços referidos no número anterior, as quais se encontram identificadas em anexo ao Contrato de Concessão.

3 — A Concessionária tem direito a quaisquer quantias indemnizatórias que sejam pagas ao Concedente nos termos das garantias referidas no número anterior, que lhe devem por este ser pagas imediatamente após o respectivo recebimento e a acompanhar todos os trabalhos de reparação que o Concedente possa exigir de terceiros, nos termos dessas garantias, dependendo exclusivamente de si a aceitação das reparações efectuadas.

4 — A Concessionária declara ter pleno conhecimento do estado de conservação dos Lanços referidos na presente base, bem como das instalações e equipamentos a eles afectos ou que neles se integram, e aceitar a respectiva transferência, sem reservas, nos termos e para os efeitos do Contrato de Concessão.

Base XLVII

Instalações e equipamentos de contagem e classificação de tráfego

1 — A Concessionária tem a obrigação de instalar em cada um dos Sublanços que integram a Concessão equipamento de contagem e de classificação de tráfego que permita, em tempo real, assegurar ao Concedente o controlo efectivo do número e tipo de veículos que circulam na Auto-Estrada, devendo ainda disponibilizar os dados necessários ao programa de monitorização de tráfego que o Concedente tem em curso na rede rodoviária nacional.

2 — O equipamento de medição de tráfego a instalar deve garantir:

a) A classificação dos veículos de acordo com as categorias definidas pelo Concedente e descritas na base XLIX;

b) *(Revogada.)*

c) O fornecimento de dados, em tempo real, para sistemas de controlo e gestão de tráfego.

3 — Os sistemas a instalar devem ter capacidades de processamento de informação em tempo real e ser compatíveis com a rede de equipamento de contagem, classificação automática de veículos e os sistemas de pesagem dinâmica de eixos actualmente existente, assim como com o actual programa de controlo do sistema utilizado pelo Concedente.

4 — O sistema de contagem de veículos deve incluir um circuito fechado de TV, acoplando a cada um dos equipamentos pelo menos uma câmara de vídeo.

5 — O sistema de contagem de veículos deve ainda contemplar o fornecimento e instalação no Concedente de uma *workstation* e respectivo *software* que permita o acesso em tempo real a todos os registos de tráfego, incluindo acesso ao circuito fechado de TV.

6 — O sistema e os componentes a fornecer, a instalar e a integrar devem ser concebidos de forma a comunicarem através de soluções com capacidade de débito adequada à correcta execução das tarefas a que se destinam, com sistemas de comunicação redundantes, e serem um sistema aberto de medição do tráfego, proporcionando as inovações mais recentes, de acordo com padrões operacionais reconhecidos.

7 — Ficam a cargo da Concessionária todos os custos referentes ao fornecimento, instalação, conservação e exploração do equipamento de contagem, classificação e observação de tráfego.

8 — Todos os equipamentos de contagem, de classificação e de observação de tráfego são sujeitos a um período de testes, de pelo menos dois meses, após a entrada em serviço do Sublanço respectivo, pelos quais o Concedente possa aferir do seu bom funcionamento e autorizar que o Lanço em que se integram entre em serviço efectivo.

Base XLVIII

Localização dos equipamentos de contagem de veículos

1 — A localização dos sistemas de contagem de tráfego deve permitir a contagem e a classificação deste em todos os Sublanços que constituem a Concessão.

2 — Os Sublanços onde, por razões técnicas devidamente justificadas e aceites expressamente pelo InIR, não seja possível ou aconselhável a instalação de equipamentos de contagem e de classificação de tráfego ficam com a sua extensão afecta ao Sublanço anterior ou seguinte, conforme seja proposto pela Concessionária e aceite expressamente pelo InIR.

3 — Não obstante o disposto no número anterior, em nenhuma circunstância podem dois contadores consecutivos distar mais de 20 km, se entre eles existir mais de um nó.

4 — A Concessionária deve ainda prever a integração no sistema de contagem da estação de pesagem já existente no Lanço da alínea *b*) do n.º 2 da base II, situado nas proximidades da Póvoa de Varzim.

Base XLIX

Classificação de veículos

1 — As classes de veículos que os equipamentos descritos na base anterior devem permitir classificar são as seguintes:

Classe	Descrição
C	Motociclos com ou sem *side-car* — motociclos com duas ou três rodas (veículos com motor de cilindrada superior a 50 cm^3). Estes veículos têm chapa de matrícula do tipo automóvel.
D	Automóveis (ligeiros de passageiros) — veículos para o transporte de pessoas comportando no máximo, nove lugares, incluindo o motorista, com ou sem reboque.
E	Ligeiros de mercadorias — veículos cuja carga útil não exceda 3500 kg, quer tenham ou não reboque.
F	Camiões — veículos cuja carga útil exceda 3500 kg e com dois ou mais eixos, sem reboque.
G	Camiões com um ou mais reboques.
H	Tractores com semi-reboque. Tractores com semi-reboque e um ou mais reboques. Tractores com um ou mais reboques.
I	Autocarros e *trolleybus*.
J	Tractores sem reboque ou semi-reboque. Veículos especiais (cilindros, *bulldozers* e outras máquinas de terraplanagem, gruas móveis, carros de assalto militares, etc.).

2 — *(Revogado.)*

Base L

Operação e manutenção

1 — A Concessionária obriga-se a elaborar e a respeitar um Manual de Operação e Manutenção da Auto-Estrada que submete à aprovação do Concedente no prazo de seis meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, e no qual são estabelecidas as regras, os princípios e os procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção do Empreendimento Concessionado, designadamente:

a) Funcionamento do equipamento de contagem e classificação de tráfego e circuitos fechados de TV;
b) Informação e normas de comportamento para com os utentes;
c) Normas de actuação no caso de restrições de circulação na Auto-Estrada;
d) Segurança dos utentes e das instalações;
e) Funcionamento dos serviços de vigilância e socorro, com definição das taxas a cobrar aos utentes e sua forma de actualização;
f) Monitorização e controlo ambiental;
g) Estatísticas;
h) Áreas de Serviço.

2 — O Manual de Operação e Manutenção considera-se tacitamente aprovado 60 dias após a sua apresentação ao Concedente, caso dentro desse prazo não seja solicitada qualquer alteração ao mesmo, solicitação essa que suspende o prazo de aprovação pelo período que decorrer até a alteração ser efectuada.

3 — O Manual de Operação e Manutenção apenas pode ser alterado mediante autorização do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada no prazo de 30 dias após ter sido solicitada.

4 — A Concessionária obriga-se a elaborar um Plano de Controlo de Qualidade, que submete à aprovação do Concedente no prazo de seis meses a contar da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, e no qual são estabelecidos os critérios a verificar e respectiva periodicidade, os padrões mínimos a respeitar e o tipo de operação de reposição, designadamente nas seguintes componentes:

a) Pavimentos (flexível, rígido e semi-rígido);
b) Obras de arte correntes;
c) Obras de arte especiais;
d) Túneis;
e) Drenagem;
f) Equipamentos de segurança;
g) Sinalização;
h) Integração paisagística e ambiental;
i) Iluminação;
j) Telecomunicações.

5 — Em complemento do Plano de Controlo de Qualidade, a Concessionária obriga-se a submeter à aprovação do Concedente, no prazo seis meses contados da data de entrada em vigor do Contrato de Concessão revisto, o fascículo relativo ao sistema de cobrança de portagens.

Base LI

Desempenho na exploração e manutenção

1 — Após o Período Inicial da Concessão e nos casos a seguir identificados, apenas é permitido, sem penalidade, o encerramento de vias, para efeitos devidamente justificados, até ao limite de 20 000 via × quilómetro × hora por ano, durante o período diurno (das sete até às 21 horas) e até ao limite de 30 000 via × quilómetro × hora por ano, durante o período nocturno, não sendo considerado encerramento, para efeitos de aplicação de penalidades:

a) O encerramento de vias devido à execução dos trabalhos de terceiros previstos na base LXI;
b) O encerramento de vias devido (i) a casos de força maior, (ii) a imposição das autoridades competentes, (iii) à ocorrência de acidentes que obstruam totalmente a via ou causem risco para a circulação, (iv) à manutenção dos sistemas de cobrança de portagens, pelo tempo estritamente necessário à execução da acção de manutenção em causa, ou (v) a alargamentos nos termos do projecto aprovado, ou ainda (vi) por outros motivos previstos nas presentes bases ou que vierem a ficar definidos no Contrato de Concessão.

2 — Caso os limites previstos no número anterior sejam ultrapassados, a Concessionária fica sujeita à seguinte penalização: por cada fracção inteira de 1 000 via x quilómetro x hora por ano que aqueles limites forem ultrapassados, é aplicada à Concessionária uma penalização de € 2 500 no período nocturno e de € 5 000 se ocorrer no período diurno, sujeita a revisão de acordo com o IPC.

3 — A Concessionária está sujeita ao pagamento de multas por níveis de sinistralidade elevados que sejam da sua responsabilidade, nomeadamente por erros de concepção, construção ou manutenção.

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

7 — O Concedente pode ainda fixar um regime de atribuição de prémios à implementação pela Concessionária de medidas tendentes à redução dos níveis de sinistralidade, homologadas e verificadas, em termos da sua eficácia, pelo InIR, não se incluindo nestas as correcções que resultem de erros de concepção, construção ou manutenção.

8 — Todo e qualquer encerramento de vias deve ser previamente comunicado pela Concessionária ao InIR.

Base LII

Obrigações e direitos dos utentes e dos proprietários confinantes da Auto-Estrada

1 — As obrigações dos utentes e os direitos e obrigações dos proprietários dos terrenos confinantes com a Auto-Estrada, em relação ao seu policiamento, são os que constam do Estatuto das Estradas Nacionais e de outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — Os utentes têm o direito de ser informados previamente pela Concessionária sobre a realização de obras programadas que afectem as normais condições de circulação na Auto-Estrada, designadamente as que reduzam o número de vias em serviço ou as que obriguem a desvios de faixa de rodagem.

3 — A informação a que se refere o número anterior deve ser prestada, pelo menos, através de sinalização colocada na rede viária servida pela Auto-Estrada e, se o volume das obras em causa assim o recomendar, através de anúncio publicado num jornal de circulação nacional, com a antecedência e o destaque julgados convenientes.

Base LIII

Manutenção e disciplina de tráfego

1 — A circulação pela Auto-Estrada obedece ao determinado no Código da Estrada e demais disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — A Concessionária deve estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a identificação de condições climatéricas adversas à circulação, a detecção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta ao utente, no âmbito da Concessão, em articulação com as acções a levar a cabo na restante rede nacional, designadamente com o projecto SICIT.

3 — A Concessionária fica ainda obrigada, sem direito a qualquer indemnização ou à reposição do equilíbrio financeiro, a respeitar e a transmitir aos utentes todas as medidas adoptadas pelas autoridades com poderes de disciplina de tráfego, em ocasiões de tráfego excepcionalmente intenso, com o fim de obter o melhor aproveitamento do conjunto da rede viária nacional.

Base LIV

Assistência aos utentes

1 — A Concessionária é obrigada a assegurar assistência aos utentes da Auto-Estrada, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes.

2 — A assistência a prestar aos utentes nos termos do número anterior consiste também no auxílio sanitário e mecânico, devendo a Concessionária instalar para o efeito uma rede de telecomunicações ao longo de todo o traçado da Auto-Estrada, organizar um serviço destinado a chamar do exterior os meios de socorro sanitário em caso de acidente e promover a prestação de assistência mecânica.

3 — O serviço referido no anterior número funciona nos centros de assistência e de manutenção que a Concessionária deve criar, e que compreendem também as instalações necessárias aos serviços de conservação, exploração e policiamento da Auto-Estrada.

4 — Pela prestação do serviço de assistência e de auxílio sanitário e mecânico, a Concessionária pode cobrar aos respectivos utentes taxas cujo montante deve constar do Manual de Operação e Manutenção.

5 — O funcionamento dos serviços de socorro obedece a regulamento a aprovar pelo MOPTC.

Base LV

Reclamações dos utentes

1 — A Concessionária obriga-se a ter à disposição dos utentes do Empreendimento Concessionado, nas Áreas de Serviço, livros destinados ao registo de reclamações, os quais podem ser visados periodicamente pelo InIR.

2 — A Concessionária deve enviar ao InIR, trimestralmente, as reclamações registadas, acompanhadas das respostas dadas aos utentes e dos resultados das investigações e demais providências que tenham sido tomadas.

Base LVI

Estatísticas do tráfego

1 — A Concessionária deve organizar uma estatística rigorosa e diária do tráfego na Auto-Estrada e para as Áreas de Serviço, adoptando, para o efeito, formulário a estabelecer de acordo com o InIR e nos termos dos n.os 1 e 2 da base L.

2 — Os dados obtidos são disponibilizados, sem quaisquer restrições, ao Concedente, que tem livre acesso aos locais onde estejam instalados os sistemas de controlo.

3 — A Concessionária deve manter um contínuo controlo dos níveis de sinistralidade registados na Concessão e promover a realização de auditorias anuais aos mesmos.

Base LVII

Participações às autoridades públicas

A Concessionária obriga-se a participar às autoridades públicas competentes quaisquer actos ou factos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento no âmbito das actividades objecto da Concessão.

CAPÍTULO X-A

Portagens

SECÇÃO I

Disposições gerais

Base LVII-A

Cobrança de portagens

1 — O Governo, mediante decreto-lei, identifica os Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada que passam a ficar sujeitos a um regime de cobrança de taxas de portagem aos utentes, bem como eventuais isenções de pagamento a tráfegos locais.

2 — O Governo, mediante decreto-lei, pode excluir do regime de cobrança de taxas de portagem aos utentes qualquer dos Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada submetidos anteriormente a esse regime, sem prejuízo do direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV.

3 — Os Decretos-Leis a que se referem os números anteriores devem, respectivamente, fixar as datas a partir das quais se inicia ou cessa a cobrança de taxas de portagem.

4 — Sem prejuízo do disposto na base seguinte, a instalação, a operacionalização, a manutenção e o financiamento do sistema e dos equipamentos necessários à prestação e à gestão do serviço de cobrança de portagens por todo o período da Concessão são da responsabilidade da Concessionária, salvo nos casos em que se verifique a cessão da posição contratual a que se refere a base LVII-W.

Base LVII-B

Procedimento prévio à introdução de portagens

1 — No caso de se pretender introduzir um regime de cobrança de portagens em Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada, o Concedente deve, previamente, solicitar à Concessionária a elaboração de uma proposta que contemple, designadamente:

a) Os custos da instalação, da manutenção e do financiamento;

b) O prazo de execução do investimento;

c) As condições de pagamento do investimento;

d) As condições da operacionalização do sistema de cobrança de portagens;

e) A revisão da remuneração por disponibilidade prevista na alínea *a*) da base LVII-K.

2 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente a proposta a que se refere o número anterior no prazo de 60 dias, a contar da data da solicitação aí referida, tendo lugar, em seguida, um processo negocial com base na proposta apresentada, o qual deve estar concluído no prazo de 60 dias a contar do seu início.

3 — Alcançado acordo entre as Partes sobre a totalidade dos termos e das condições da introdução de portagens, no âmbito do processo negocial referido no número anterior, pode ser determinada, nos termos previstos na base anterior, a introdução de portagens nos respectivos Lanços e ou Sublanços.

4 — Findo o período negocial previsto no n.º 2 sem que seja alcançado acordo entre as Partes sobre a totalidade dos termos e das condições aplicáveis às matérias identificadas no n.º 1, pode ser determinada a introdução de portagens nos Lanços ou Sublanços em causa, nos termos previstos na base anterior.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, o Concedente notifica a Concessionária para, no prazo aí previsto, proceder à abertura de procedimento pré-contratual de concurso público com vista à aquisição e à instalação dos equipamentos e sistemas necessários à cobrança de portagens nos Lanços e ou Sublanços da Auto-Estrada em causa nos termos do n.º 1.

6 — Os documentos e peças dos procedimentos pré-contratuais, e a respectiva adjudicação, devem ser previamente aprovados pelo Concedente, que pode, em qualquer circunstância, determinar alterações às peças do procedimento, bem como, respeitando as normas legais e regulamentares aplicáveis, determinar a alteração do projecto de decisão de adjudicação.

7 — O Concedente deve, atempadamente, disponibilizar à Concessionária os meios financeiros necessários ao pagamento do preço devido ao adjudicatário do procedimento pré-contratual referido no n.º 5.

8 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, as Partes devem acordar os termos da revisão da remuneração por disponibilidade prevista na alínea *a*) da base LVII-K.

9 — No caso de não ser alcançado o acordo a que se refere o número anterior, há lugar a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

10 — Os procedimentos previstos nos números anteriores não prejudicam a adopção de outros procedimentos específicos que venham a ser regulados no Contrato de Concessão.

SECÇÃO II

Sistema de cobrança de portagens

Base LVII-C

Sistema de cobrança de portagens

1 — O sistema de cobrança de portagens desenvolve-se segundo uma solução exclusivamente electrónica do tipo Multi-Lane Free Flow (MLFF), conforme definido em anexo ao Contrato de Concessão, sem prejuízo de eventuais evoluções tecnológicas a introduzir no sistema por acordo com o Concedente.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as formas de pagamento das taxas de portagem devem ser compatíveis com os sistemas de pagamento em vigor na rede nacional concessionada, incluindo as modalidades legalmente previstas ou outras que o Concedente autorize, nomeadamente através de pagamento por débito em conta, de pagamento através de sistema de pré-pagamento, identificando ou não o utente, bem como de pós-pagamento, neste caso acrescido de Custos Administrativos calculados nos termos do n.º 8 da base seguinte.

3 — O sistema de cobrança de portagens permite, designadamente:

a) A interoperabilidade com o sistema de portagens electrónico actualmente em utilização nas concessões nacionais;

b) A compatibilidade com o disposto na Directiva n.º 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, sobre interoperabilidade dos sistemas de cobrança electrónica de portagens, e na Lei n.º 30/2007, de 6 de Agosto, bem como nos Decretos-Leis n.os 111/2009, 112/2009 e 113/2009, todos de 18 de Maio.

SECÇÃO III

Tarifas e taxas de portagem

Base LVII-D

Tarifas e taxas de portagem

1 — Para efeito da aplicação das tarifas de portagem, as classes de veículos são, por ordem crescente do respectivo valor tarifário, as seguintes:

Classe	Designação
1	Motociclos e veículos com uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, inferior a 1,10 m, com ou sem reboque.
2	Veículos com dois eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.
3	Veículos com três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.
4	Veículos com mais de três eixos e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m.

2 — Os veículos ligeiros de passageiros e mistos, tal como definidos no Código da Estrada, com dois eixos, peso bruto superior a 2 300 kg e inferior ou igual a 3 500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m, desde que não apresentem tracção às quatro rodas permanente ou inserível, pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1, quando os seus utentes:

a) Sejam aderentes a um serviço electrónico de cobrança;

b) Façam prova, perante a entidade gestora do respectivo sistema electrónico de cobrança e mediante apresentação de documento oficial emitido por essa entidade, do preenchimento dos requisitos exigidos neste número.

3 — A relação entre o valor das tarifas de portagem das classes 2, 3 e 4 e a tarifa da classe 1, a definir pelo MOPTC, não pode ser superior a, respectivamente, 1,75, 2,25 e 2,5.

4 — As taxas de portagem para as classes de veículos definidas nos n.os 1 e 2 são o produto da aplicação das tarifas de portagem ao comprimento efectivo de cada Sublanço ou conjunto de Sublanços onde seja aplicada, arredondado ao hectómetro, acrescido do IVA que seja aplicável à taxa em vigor.

5 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as taxas de portagem que a Concessionária está autorizada a cobrar têm como base a tarifa para a classe 1, calculada de acordo com a fórmula indicada no n.º 1 da base seguinte, reportada a Dezembro de 2006, e que é de € 0,06671, não incluindo IVA.

6 — Por determinação do Concedente, e tendo em vista a prestação do melhor serviço aos utentes e o interesse público, as taxas de portagem podem ser objecto de variação, designadamente em função da hora do dia em que sejam cobradas, de zonas especiais ou de passagens regulares e frequentes do mesmo veículo.

7 — A cada Transacção corresponde uma taxa de portagem, devendo a Concessionária proceder à cobrança de uma taxa de portagem única, agregando várias Transacções, no caso de as mesmas corresponderem de forma coerente e integrada a uma só Viagem.

8 — No caso de ter sido efectuada uma Transacção Agregada que não tenha sido objecto de Cobrança Primária, a Concessionária tem direito a cobrar ao utente, além da taxa de portagem, Custos Administrativos calculados de forma a cobrir os custos adicionais com essa cobrança, cujo valor é fixado por portaria.

Base LVII-E

Actualização das tarifas de portagem

1 — As tarifas de portagem podem ser actualizadas, anualmente, no primeiro mês de cada ano civil, por despacho do MOPTC, tendo em atenção a evolução do IPC, de acordo com a expressão seguinte:

$$td(1) = tv(1) \times \left[\frac{IPC(p)}{IPC(p-n)} \right]$$

em que:

td(1) = valor para a data d da tarifa actualizada por Sublanço e para a classe de veículos 1;

tv(1) = valor da tarifa em vigor por Sublanço, ou da tarifa de referência no caso de Sublanço sem tarifa em vigor, para a classe de veículos 1;

IPC(p) = valor do último IPC;

p = mês a que se refere o último índice publicado;

n = número de meses decorridos entre a data da última actualização tarifária e a pretendida para a entrada em vigor da nova tarifa;

IPC(p-n) = valor do IPC, relativo ao mês (p-n).

2 — A EP deve comunicar à Concessionária o valor das novas tarifas de portagem com uma antecedência mínima de 15 dias face à data da entrada em vigor das mesmas.

Base LVII-F

Não pagamento das taxas de portagem

O não pagamento ou o pagamento viciado de taxas de portagem devidas nos Lanços ou nos Sublanços que integram a Concessão é sancionado nos termos previstos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo aquelas que regulem as competências e os poderes que assistem aos agentes de fiscalização da Concessionária ou da sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, nos termos da base LVII-W, nesta matéria.

Base LVII-G

Isenções de portagem

1 — Estão isentos do pagamento de taxas de portagem os veículos afectos às seguintes entidades ou organismos:

a) Presidente da República;
b) Presidente da Assembleia da República;
c) Presidentes do Tribunal Constitucional, do Supremo Tribunal de Justiça, do Supremo Tribunal Administrativo e do Tribunal de Contas;
d) Membros do Governo;
e) Procurador-Geral da República;
f) Veículos afectos ao Comando da GNR ou da PSP e veículos das forças de segurança afectos à fiscalização do trânsito;
g) Veículos de protecção civil, de bombeiros, ambulâncias e outros veículos de emergência a estes equiparáveis, quando devidamente identificados;
h) Veículos militares ou das forças de segurança, quando em coluna;
i) Veículos da Concessionária, bem como os que possam considerar-se no âmbito da sua actividade ou ao seu serviço;
j) Veículos afectos à EP e ao InIR, no âmbito das respectivas funções de fiscalização;
k) Veículos afectos à ANSR— Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária, no âmbito das respectivas funções de planeamento, de coordenação, de controlo e de fiscalização.

2 — O Concedente obriga-se a enviar à Concessionária e a manter actualizada uma lista de dispositivos electrónicos de matrícula dos veículos a que se refere o número anterior, com excepção dos indicados nas alíneas *g*) e *h*), os quais devem circular munidos dos respectivos títulos de isenção, a emitir pelo Concedente.

3 — Os títulos de isenção têm um período de validade de dois anos, renovável.

4 — A Concessionária não pode conceder isenções de portagem.

5 — A passagem de um veículo isento não dá lugar a uma Transacção nem é contabilizada na determinação da remuneração devida à Concessionária pela prestação do serviço de cobrança de portagens.

SECÇÃO IV

Prestação do serviço de cobrança de portagens

Base LVII-H

Direito de cobrança de portagens

1 — A EP é titular, nos termos regulados no contrato de concessão celebrado entre esta e o Concedente, do direito ao exercício da actividade de cobrança de portagens na rede concessionada, incluindo a Auto-Estrada, assumindo integralmente a EP o risco de tráfego associado a esse direito.

2 — As portagens devidas pelos utentes da Auto-Estrada constituem receita da EP, sem prejuízo do disposto na base LVII-V.

Base LVII-I

Serviço de cobrança de portagens

1 — Com vista à prestação do serviço regulado no presente capítulo, a Concessionária celebra com a EP o

Contrato de Prestação de Serviços, nos termos constantes de anexo ao Contrato de Concessão.

2 — Como contrapartida pela prestação do serviço de cobrança de portagens, a Concessionária tem o direito a receber da EP uma remuneração nos termos definidos no Contrato de Concessão.

3 — Na prestação do serviço de cobrança de portagens é aplicável o disposto no presente capítulo, na Lei n.º 25/2006, de 30 de Junho, no Decreto-Lei n.º 111/2009, no Decreto-Lei n.º 112/2009 e no Decreto-Lei n.º 113/2009, todos de 18 de Maio, e nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, em cada momento, a esse serviço.

4 — Na data do termo do Contrato de Prestação de Serviços revertem para a EP os bens e os sistemas de cobrança *(free flow)* de portagens que sejam utilizados na execução do Contrato de Prestação de Serviços, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

5 — Não revertem para a EP os bens que se encontrem igualmente afectos a outros contratos de prestação de serviços em execução, de que a EP seja uma das partes, com objecto análogo ao do Contrato de Prestação de Serviços, caso em que tais bens continuam afectos à execução desses contratos.

6 — Ocorrendo o termo do Contrato de Prestação de Serviços antes do Termo da Concessão, a EP indemniza a entidade que estiver a prestar o serviço de cobrança de portagens, através do pagamento de um montante mínimo correspondente ao valor de aquisição do bem, deduzido de 10% por ano, ou fracção decorrida, calculada numa base mensal, desde a data de aquisição até à data do termo do Contrato de Prestação de Serviços, ou qualquer outro, nos termos que venham a ser estabelecidos no Contrato de Concessão.

7 — Ocorrendo o termo do Contrato de Prestação de Serviços antes do Termo da Concessão, a Concessionária colabora com o novo operador do sistema de cobrança de portagens na operacionalização desse sistema, nomeadamente conferindo-lhe livre acesso aos locais onde estão instalados os equipamentos e os sistemas de cobrança *(free flow)* de portagens e criando as condições de organização de tráfego necessárias à realização de quaisquer trabalhos de operação do sistema, desde que tal não acarrete custos acrescidos para a Concessionária.

Base LVII-J

Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços reflecte o disposto neste capítulo e no Contrato de Concessão em matéria de prestação do serviço de cobrança de portagens na Auto-Estrada.

2 — O exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Prestação de Serviços pela Concessionária é garantido mediante prestação de caução, nos termos regulados no Contrato de Prestação de Serviços.

3 — A caução que vier a ser prestada identifica como beneficiária a EP, sendo o seu valor fixado em € 1 000 000.

4 — O valor da caução referida no número anterior é actualizado de três em três anos de acordo com os IPC publicados para os três anos anteriores àquele em que a actualização ocorre.

5 — Caso a Concessionária proceda à cessão da posição contratual prevista na base LVII-W na mesma data da celebração do Contrato de Prestação de Serviços, a obrigação de prestar a caução prevista no número anterior é da sociedade cessionária, ficando a Concessionária totalmente liberada desta obrigação.

SECÇÃO V

Remuneração

SUBSECÇÃO I

Disposição geral

Base LVII-K

Remuneração

A título de remuneração pela cobrança de taxas de portagem, a Concessionária recebe da EP, nos termos previstos nas Subsecções seguintes:

a) Um valor anual pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens;

b) O valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagens.

SUBSECÇÃO II

Remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens

Base LVII-L

Montante e pagamento

1 — O valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens é fixado no Contrato de Concessão.

2 — O pagamento do valor previsto no número anterior ocorre pela forma e datas em seguida indicadas:

a) Até ao final de cada um dos meses de Fevereiro, Abril, Junho, Agosto, Outubro e Dezembro de cada ano são efectuados pagamentos, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80% da remuneração anual prevista;

b) Até ao final do mês de Fevereiro de cada ano, é efectuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração devida relativa ao ano anterior e os pagamentos por conta efectuados nesse mesmo ano.

3 — A Concessionária pode, ainda que o crédito não seja líquido, ceder às Entidades Financiadoras ou a outras instituições financeiras os créditos que sobre a EP detém em virtude do Contrato de Prestação de Serviços.

4 — Mediante solicitação escrita da Concessionária, a EP emite e entrega-lhe, no prazo de cinco dias úteis, documento adequado confirmando a existência do crédito cedendo.

5 — Em caso de mora no cumprimento das obrigações referidas no n.º 2, há lugar ao pagamento de juros sobre o montante em dívida, calculados dia-a-dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente ao termo dos meses aí referidos e até integral pagamento.

Base LVII-M

Actualização

O valor anual da remuneração pela disponibilidade do sistema de cobrança de portagens é actualizado no primeiro dia de cada ano civil proporcionalmente à variação homóloga do último IPC conhecido face ao mesmo mês do ano anterior.

SUBSECÇÃO III

Remuneração pelo serviço de cobrança de portagens

Base LVII-N

Período transitório

1 — Durante o prazo de dois anos, a contar do início da cobrança efectiva de portagens, a remuneração pelo serviço de cobrança de portagens é objecto de um regime especial, a fixar no Contrato de Prestação de Serviços.

2 — O prazo estabelecido no número anterior é prorrogável por acordo entre as partes.

Base LVII-O

Regime geral

Findo o período transitório, a Concessionária passa a receber da EP uma remuneração pela prestação do serviço de cobrança de taxas de portagem aos utentes da Auto-Estrada, a determinar nos termos previstos nas bases LVII-P a LVII-R.

Base LVII-P

Determinação do valor da remuneração pelo serviço de cobrança de portagens

1 — Sem prejuízo do disposto na base LVII-V, o valor devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens corresponde ao valor unitário por Transacção Agregada a que se referem os números seguintes multiplicado pelo número de Transacções Agregadas cujas receitas são entregues à EP.

2 — O valor unitário por Transacção Agregada devido a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens, depois de decorrido o período transitório, é determinado:

a) Em sede de revisão extraordinária do modelo tarifário, no fim do período transitório, nos termos definidos no Contrato de Prestação de Serviços;

b) Em sede de revisão ordinária do modelo tarifário, a cada três anos após o fim do período transitório, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — O primeiro triénio, que se inicia no dia subsequente ao termo do período transitório, só termina no dia 31 de Dezembro do terceiro ano.

4 — O valor unitário por Transacção Agregada resultante de cada processo de revisão produz efeitos a partir do primeiro dia do ano civil subsequente ao termo de cada triénio.

5 — A alteração do valor unitário por Transacção Agregada, em sede de revisão ordinária ou extraordinária do modelo tarifário, deve tomar em consideração os seguintes princípios:

a) O custeio baseado em actividades elaborado numa base de transparência de informação, que constitui referência obrigatória;

b) A ponderação dos preços de mercado na aceitação da alteração;

c) A adequação dos valores a cobrar à evolução da eficácia e da eficiência do sistema de cobrança como um todo, tendo em conta a experiência adquirida e as melhorias técnicas e processuais que forem sendo conseguidas;

d) A aplicação de um modelo de tarifa aditiva, devendo o valor unitário por Transacção Agregada contemplar os preços a praticar por cada uma das entidades cujos serviços integram as componentes da cadeia de valor nas quais não existe livre concorrência;

e) Os custos directos das Transacções Agregadas debitados por entidades de cobrança, os custos com o sistema de identificação electrónica de veículos e os custos de operação do sistema MLFF necessários à individualização da Transacção;

f) O critério de partilha de risco previsto na base LVII-V;

g) Os Custos Administrativos a cobrar aos utentes, relativos às Cobranças Secundária e Coerciva, bem como as coimas relativas à Cobrança Coerciva, remuneram a Concessionária pelos custos adicionais de cobrança;

h) Os valores unitários dos Custos Administrativos e das coimas devem ser determinados de modo a que no agregado das Cobranças Secundária e Coerciva resulte para a Concessionária um equilíbrio entre:

i) O valor correspondente às receitas provenientes da remuneração pelo serviço, da cobrança de Custos Administrativos e da parte que lhe couber das coimas cobradas, nos termos da lei, e

ii) A soma dos custos associados a essas cobranças com a justa remuneração da Concessionária pelo serviço prestado, tendo por base o modelo da tarifa aditiva e a repartição de riscos e de benefícios acordada.

Base LVII-Q

Procedimento obrigatório de conciliação

1 — Dentro dos 30 dias subsequentes ao termo do prazo enunciado na alínea *b*) do n.º 2 da base anterior, a Concessionária dirige ao presidente do Conselho de Administração da SIEV um requerimento de abertura de procedimento obrigatório de conciliação para a determinação do valor unitário por Transacção Agregada, e remete à EP cópia do referido requerimento e de todos os documentos que o instruem.

2 — O requerimento referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes documentos:

a) Uma proposta de valor unitário por Transacção Agregada;

b) Uma nota justificativa do valor proposto, que observe os princípios definidos no n.º 5 da base anterior e o modelo de tarifa aditiva definido pela SIEV no âmbito dos seu poderes de regulamentação do sistema de cobrança electrónica de portagens;

c) Outros elementos que venham a ser legal ou regulamentarmente exigíveis, nomeadamente, no âmbito da actuação regulamentadora da SIEV.

3 — No prazo de cinco dias a contar da apresentação do requerimento referido no n.º 1, a SIEV notifica a EP para, no prazo de oito dias, se pronunciar sobre o teor do requerimento apresentado pela Concessionária e, querendo, apresentar contraproposta, instruída com os documentos identificados no número anterior.

4 — No termo do prazo referido no número anterior, a SIEV notifica a Concessionária e a EP para a primeira sessão de conciliação, a ter lugar no prazo de 15 dias a contar da notificação.

5 — Na primeira sessão de conciliação, ou em momento anterior, a SIEV disponibiliza à Concessionária e à EP o seu parecer sobre o valor unitário por Transacção Agre-

gada a fixar, ponderando o teor do requerimento inicial da Concessionária e a pronúncia ou contraproposta da EP, devendo apresentar, indicativamente, um valor que considere adequado atendendo aos princípios estabelecidos no n.º 5 da base anterior e ao modelo de tarifa aditiva por si definido.

6 — O procedimento obrigatório de conciliação deve estar concluído no prazo de 30 dias a contar da primeira sessão de conciliação, no quadro de tantas sessões de conciliação quantas forem marcadas pela SIEV.

7 — O procedimento de conciliação é dirigido pelo presidente do Conselho de Administração da SIEV, ou por quem este delegar a competência para o efeito, que pode ser assessorado pelos técnicos ou pelos peritos considerados necessários, devendo as partes no procedimento de conciliação ser representadas por dois elementos cada uma.

8 — Havendo acordo quanto ao valor unitário por Transacção Agregada para vigorar no período seguinte, é lavrado auto do qual devem constar todos os termos e condições do acordo, que é assinado pelos representantes da Concessionária e da EP, munidos de poderes bastantes para vincular as referidas entidades.

9 — Não havendo acordo quanto ao valor unitário por Transacção Agregada dentro do período referido no n.º 6, o presidente do Conselho de Administração da SIEV entrega à Concessionária e à EP um auto por si assinado que descreva o desfecho do procedimento.

10 — Na situação referida no número anterior, e apenas nessa, a Concessionária e a EP podem recorrer a mecanismo arbitral de resolução de conflitos, nos termos previstos no Contrato de Concessão.

Base LVII-R

Actualização

O valor unitário por Transacção Agregada é actualizado no primeiro dia de cada ano civil proporcionalmente à variação homóloga do último IPC conhecido face ao mesmo mês do ano anterior, excepto nos anos em que produz efeitos a revisão, ordinária ou extraordinária, desse valor.

Base LVII-S

Pagamento

1 — A Concessionária, nas entregas à EP das receitas relativas à cobrança de portagens nos termos da base LVII-U, pode deduzir, a título de adiantamento, o valor da remuneração, acrescido de IVA, pelo serviço de cobrança de portagens que lhe couber pelo número de Transacções Agregadas cujas receitas são entregues à EP.

2 — Nos cinco dias úteis subsequentes ao final de cada mês, a Concessionária deve emitir uma factura correspondente ao valor da parcela de remuneração pelo serviço que lhe for devida, suportada nos respectivos justificativos.

3 — Nos 60 dias seguintes à recepção da factura, a EP deve pronunciar-se sobre a conformidade da referida factura, considerando-se a mesma aceite se não houver oposição fundamentada dentro daquele prazo.

4 — A reconciliação de pagamentos entre os valores efectivamente devidos pela EP à Concessionária e aqueles que foram deduzidos nos termos do n.º 1 deve processar-se nos 30 dias subsequentes à aceitação, expressa ou tácita, da EP, das facturas apresentadas pela Concessionária.

SECÇÃO VI

Receitas próprias da Concessionária

Base LVII-T

Receitas próprias da Concessionária

Constituem receitas próprias da Concessionária no âmbito da prestação do serviço de cobrança de portagens, para além de outras expressamente previstas nas presentes bases ou no Contrato de Concessão:

a) Os Custos Administrativos a cobrar aos utentes pelas Cobranças Secundária e Coerciva, conforme previsto no n.º 8 da base LVII-D;
b) O produto das coimas, nos termos da lei;
c) O produto da partilha de benefícios que lhe possa caber nos termos da base LVII-V.

SECÇÃO VII

Receitas relativas às taxas de portagens

Base LVII-U

Entrega de receitas de portagens à EP

1 — Cada Transacção Agregada dá origem ao registo de uma receita de portagem a favor da EP.

2 — A Concessionária entrega à EP, diariamente, no sétimo dia útil subsequente ao do registo das respectivas Transacções Agregadas, um valor correspondente a 85% do montante total de Transacções Agregadas registadas ou ao montante das receitas de Cobrança Primária, consoante o que seja mais elevado.

3 — Mensalmente, a Concessionária entrega à EP, a totalidade das taxas de portagem cobradas, tendo lugar um acerto de contas à luz dos critérios de repartição de risco e benefícios que vierem a ser fixados nos termos da base seguinte.

4 — A tramitação do procedimento de entrega de receitas previsto na presente base é regulada no Contrato de Prestação de Serviços.

5 — A percentagem prevista no n.º 2 pode ser alterada por acordo entre a Concessionária e a EP no seguimento do critério de partilha de risco que venha a ser acordado.

Base LVII-V

Repartição de risco de cobrança e partilha de benefícios

A repartição do risco de cobrança e a partilha de benefícios a acordar pelas Partes após o período transitório tem em consideração a percentagem efectiva de Transacções cobradas no total das Transacções, bem como a melhoria potencial de eficácia face ao histórico de cobranças, custos e despesas verificadas no período anterior.

SECÇÃO VIII

Cessão da posição contratual

Base LVII-W

Cessão da posição contratual da Concessionária

1 — Nos termos previstos no Contrato de Concessão, a Concessionária pode ceder a sua posição contratual no

Contrato de Prestação de Serviços a uma entidade por ela escolhida, mediante autorização da EP, a qual se considera tacitamente concedida quando não seja recusada, no prazo de 60 dias a contar da submissão do respectivo pedido instruído com todos os elementos necessários à sua apreciação.

2 — O pedido referido no número anterior apenas pode ser recusado pela EP em caso de:

a) Incumprimento do disposto na base seguinte;

b) Verificação de algum dos impedimentos referidos no artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos;

c) O capital social da sociedade cessionária não ser, na data da cessão, controlado pelas entidades que detenham, directa ou indirectamente e isolada ou conjuntamente, o domínio da Concessionária, nos termos previstos no artigo 486.º do Código das Sociedades Comerciais, sem prejuízo de eventuais direitos de *step-in* no capital social da sociedade cessionária a serem consagrados a favor das entidades financiadoras da Concessionária ou daquela entidade.

3 — Com a referida cessão transmitem-se para a sociedade cessionária todos os direitos e obrigações assumidos pela Concessionária ao abrigo do Contrato de Prestação de Serviços.

4 — A eficácia da cessão da posição contratual prevista na presente base depende da prestação de caução pela sociedade cessionária, nos termos previstos nas presentes bases.

5 — A sociedade cessionária não pode, por sua vez, ceder a posição contratual que assuma nos termos da presente base, nem realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indirecto, idêntico resultado.

Base LVII-X

Sociedade cessionária

1 — A sociedade cessionária tem como objecto social exclusivo, ao longo de todo o período do Contrato de Prestação de Serviços, a operação e manutenção de infra-estruturas rodoviárias e o exercício de actividades conexas, devendo manter ao longo do mesmo período a sua sede em Portugal e a forma de sociedade anónima, regulada pela lei portuguesa.

2 — Todas as acções representativas do capital social da sociedade cessionária são obrigatoriamente nominativas.

3 — À transmissão das acções da sociedade cessionária ou à sua oneração e à alteração dos respectivos estatutos aplica-se, com as necessárias adaptações, o regime definido no capítulo IV para a Concessionária.

4 — O capital social da sociedade cessionária é, no mínimo, de € 50 000, devendo estar integralmente subscrito e realizado na data da cessão da posição contratual.

5 — A sociedade cessionária não pode proceder à redução do seu capital social, durante todo o período do Contrato de Prestação de Serviços, sem prévio consentimento da EP, ou reduzir o montante do capital social abaixo do mínimo indicado no número anterior.

6 — Os custos e os proveitos da actividade exercida pela sociedade cessionária em execução do Contrato de Prestação de Serviços devem ser individualizados em um ou mais centros de custo autónomos e específicos.

Base LVII-Y

Licenças e seguros

A sociedade cessionária deve ser titular de todas as licenças, autorizações e seguros legalmente exigíveis ao exercício das actividades integradas no objecto do Contrato de Prestação de Serviços, observando todos os requisitos necessários à manutenção em vigor dos mesmos.

Base LVII-Z

Regime da cessão

No caso de a Concessionária ceder a sua posição contratual no Contrato de Prestação de Serviços a outra entidade, a Concessionária não é responsabilizada nem assume qualquer responsabilidade pelo incumprimento do Contrato de Prestação de Serviços por parte da entidade a quem tenha cedido a respectiva posição contratual.

SECÇÃO IX

Incumprimento e penalidades

Base LVII-AA

Incumprimento da prestação do serviço de cobrança de portagens

1 — Salvo nos casos previstos no número e na base seguintes, o incumprimento de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, pode ser sancionado, por decisão da EP, pela aplicação de multas contratuais cujo montante, em função da gravidade da falta, varia entre € 1 000 e € 50 000, até ao limite máximo de € 500 000.

2 — O atraso no cumprimento da obrigação referida no n.º 2 da base LVII-U confere à EP o direito aos juros de mora sobre o montante em dívida, a liquidar na data da respectiva entrega, calculados dia-a-dia à taxa Euribor para o prazo de três meses, acrescida de dois pontos percentuais, a contar do primeiro dia subsequente àquele em que a entrega do montante em causa seja devida e até integral pagamento.

3 — Em caso de incumprimento grave, da Concessionária ou da sociedade cessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Prestação de Serviços, e sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a EP pode, mediante sequestro e nos termos que vierem a ficar definidos no mencionado contrato, tomar a seu cargo o cumprimento das obrigações objecto daquele contrato, suspendendo-se concomitantemente os pagamentos devidos a título de remuneração pela prestação do serviço de cobrança de portagens, com excepção dos já vencidos à data do sequestro.

4 — Sem prejuízo de outros direitos que assistam à EP, esta pode resolver o Contrato de Prestação de Serviços em caso de incumprimento grave e reiterado, por parte da Concessionária ou sociedade cessionária, das obrigações estabelecidas no referido contrato, designadamente, nas seguintes situações:

a) Atraso superior a três dias úteis seguidos, ou a 10 dias úteis interpolados no mesmo ano, na entrega das receitas de portagem nos termos da base LVII-U, salvo nos casos em que tal atraso não seja imputável à Concessionária ou, em caso de cessão da posição contratual, à sociedade cessionária;

b) Caso a sociedade cessionária ceda a sua posição contratual ou proceda à subcontratação de terceiros com efeito equivalente;

c) Caso o montante acumulado das penalidades previstas no n.º 5 da base seguinte exceda o limite máximo de multas contratuais referido no n.º 1, salvo se a Concessionária ou a sociedade cessionária aceitar a renovação do referido limite máximo.

5 — A decisão de resolução do Contrato de Prestação de Serviços, nos termos previstos no número anterior, produz efeitos a partir da data fixada pela EP, a qual não pode ser superior a 30 dias a contar da recepção, pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, da declaração de resolução emitida pela EP.

6 — Durante o período referido no número anterior, a Concessionária ou a sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, fica obrigada a assegurar o perfeito e pontual cumprimento da execução do Contrato de Prestação de Serviços, não podendo ser interrompida a prestação do serviço de cobrança de portagens.

7 — Em caso de incumprimento pela Concessionária ou pela sociedade cessionária, em caso de cessão da posição contratual, do Contrato de Prestação de Serviços, tal não afecta de qualquer forma e em caso algum o Contrato de Concessão.

Base LVII-BB

Indisponibilidade do sistema de cobrança de portagens

1 — A disponibilidade do sistema de cobrança de portagens é constituída pela disponibilidade dos pontos de cobrança que o integram, a qual, por sua vez, consiste na capacidade desses pontos de cobrança de, nos termos do Contrato de Concessão, registar os elementos de passagem de viaturas.

2 — A indisponibilidade de um ponto de cobrança consiste na sua incapacidade de detectar as viaturas que o transpõem, de tal forma que não seja possível identificar ou reconstituir os elementos necessários ao estabelecimento da respectiva Transacção Agregada.

3 — A Concessionária assume um nível de disponibilidade dos seus pontos de cobrança de 99,3 %.

4 — A Concessionária deve dispor de um sistema de informação que permita confirmar o cumprimento do nível de disponibilidade a que se refere o número anterior.

5 — Verificando-se um nível de disponibilidade inferior ao previsto no n.º 3, tem lugar uma penalização calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$Pen_t = \sum_{i}^{n} \left[\sum_{y=1}^{n} \frac{H_i * TMDA_y * t_y}{24} \right]$$

em que:

Pen_t = Montante correspondente à penalidade relativa à indisponibilidade dos pontos de cobrança, no ano t;

i = Ponto de Cobrança i que compreende todo o equipamento instalado num determinado ponto da via, e utilizado na recolha das evidências das passagens de veículos por esse ponto;

y = Classe do veículo;

H_i = Número de horas, ou fracção, em que o ponto de cobrança i se encontra indisponível superior ao valor máximo admitido de acordo com o definido no n.º 3;

$TMDA_y$ = TMDA para a classe y registado no ano t;

T_y = Taxa de portagem por classe estipulada para o ano n e para o ponto de cobrança i.

6 — O valor da penalização decorrente da aplicação do número anterior é deduzido ao pagamento de reconciliação previsto na alínea *b*) do n.º 2 da base LVII-L.

7 — O montante da penalização prevista nos números anteriores está sujeito ao limite máximo previsto no n.º 1 da base anterior.

SECÇÃO X

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

Base LVII-CC

Termo do Contrato de Prestação de Serviços

1 — O Contrato de Prestação de Serviços caduca no Termo da Concessão.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o termo do Contrato de Prestação de Serviços, por qualquer das razões previstas nas presentes bases ou que vierem a ser previstas no Contrato de Concessão ou no Contrato de Prestação de Serviços, ainda que antes do Termo da Concessão, determina, a partir da data da respectiva produção de efeitos, a caducidade do direito da Concessionária à prestação do serviço de cobrança de portagens aos utentes na Auto-Estrada, a que se refere o n.º 3 da base II.

CAPÍTULO XI

Outros direitos do Concedente

Base LVIII

Contratos do Projecto

1 — Carecem de aprovação prévia do Concedente, sob pena de nulidade, a substituição, a modificação ou a resolução dos Contratos do Projecto, bem como a celebração pela Concessionária de qualquer negócio jurídico que tenha por objecto as matérias reguladas pelos mesmos.

2 — A aprovação do Concedente deve ser comunicada à Concessionária no prazo de 120 dias no caso dos Contratos de Financiamento e de 60 dias nos demais casos, devendo estes prazos contar-se a partir da data da recepção do respectivo pedido que se mostre acompanhado de toda a documentação que o deva instruir, suspendendo-se todavia aquele prazo com a solicitação pelo Concedente de pedidos de esclarecimento, e até que estes sejam prestados.

3 — Decorridos os prazos referidos no número anterior, a aprovação considera-se tacitamente concedida.

4 — Com excepção do disposto na base LVII-Z, a Concessionária é sempre responsável directa perante o Concedente pelo cumprimento de todas as obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

5 — Sempre que, nos termos dos contratos a que se refere o n.º 1, seja permitido ao Concedente o exercício directo de direitos perante os terceiros que neles são partes outorgantes, pode este optar livremente por exercer tais direitos directamente sobre tais terceiros ou sobre a Concessionária.

6 — Quando o Concedente opte por exercer os direitos referidos no número anterior sobre a Concessionária, esta apenas pode opor ao Concedente os meios de defesa que nesses contratos estejam previstos, na medida em que o uso ou o efeito de tais meios não procrastine, impeça ou torne excessivamente oneroso para o Concedente ou excessivamente difícil para a Concessionária o cumprimento pontual das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão.

7 — O Termo da Concessão importa a extinção imediata dos Contratos do Projecto, sem prejuízo do disposto em contrário no Contrato de Concessão, e dos acordos que

o Concedente tenha estabelecido ou venha a estabelecer directamente com as respectivas contrapartes.

8 — O disposto no número anterior em nada prejudica a vigência dos Contratos de Financiamento, no que se refere às relações jurídicas entre as Entidades Financiadoras e a Concessionária.

Base LIX

Outras autorizações do Concedente

1 — Carecem igualmente de autorização expressa do Concedente, sob pena de nulidade, a suspensão, a substituição, o cancelamento ou a modificação dos seguintes documentos:

a) Os dos seguros referidos na base LXIX, com excepção:

i) Do respectivo cancelamento ou suspensão por não pagamento de prémios; ou

ii) Da renegociação dos seus termos, desde que não implique a redução das coberturas e ou do respectivo capital e ou alteração dos beneficiários;

b) Garantias prestadas a favor do Concedente;

c) Garantias prestadas pelos membros do ACE a favor da Concessionária.

2 — As seguradoras que emitam as apólices referidas na base LXIX devem comunicar ao Concedente com, pelo menos, 45 dias de antecedência a sua intenção de cancelar ou suspender tais apólices por não pagamento dos respectivos prémios.

3 — A Concessionária assegura-se que os contratos e documentos a que se refere o n.º 1 contenham cláusula que exprima o assentimento das respectivas contrapartes ou emitentes ao efeito jurídico aí, e no n.º 2, descrito.

Base LX

Autorizações, aprovações e outros actos do Concedente

1 — Compete ao MEF e ao MOPTC, mediante despacho conjunto, a aprovação ou a autorização dos seguintes actos:

a) A alteração do objecto social da Concessionária;

b) O desenvolvimento, pela Concessionária, dentro dos limites físicos da Concessão, de outras actividades para além das integradas na Concessão nos termos das presentes bases ou nos termos que venham a ser definidos no Contrato de Concessão;

c) O desenvolvimento, pela Concessionária, fora do âmbito e dos limites físicos da Concessão, de outras actividades;

d) A alteração da hierarquia dos Membros do Concorrente no capital da Concessionária;

e) A redução do capital social da Concessionária;

f) A alteração aos Estatutos da Concessionária;

g) A alienação do capital social da Concessionária, incluindo a transmissão ou a oneração das acções;

h) A concretização de uma operação de Refinanciamento da Concessão;

i) As autorizações previstas nas bases LVIII e LIX;

j) O trespasse da Concessão;

k) As alterações nas condições das apólices de seguros, sem prejuízo do disposto na alínea *a*) do n.º 1 da base anterior.

2 — Sem prejuízo de outro regime expressamente estabelecido, as autorizações ou as aprovações previstas no número anterior devem ser expressas e escritas.

3 — Sem prejuízo de outras situações expressamente previstas, compete, conjuntamente, ao MEF e ao MOPTC o exercício dos poderes do Concedente em matéria de resgate, sequestro e resolução do Contrato de Concessão, bem como de reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

4 — As autorizações ou aprovações a emitir pelo Concedente nos termos das bases LVIII e LIX ou as suas eventuais recusas não implicam a assunção, por ele, de quaisquer responsabilidades, nem exoneram a Concessionária do cumprimento pontual das obrigações assumidas no Contrato de Concessão.

Base LXI

Instalações de terceiros

1 — Quando, ao longo do período da Concessão, se venha a mostrar necessário o atravessamento da Auto-Estrada por quaisquer instalações ou redes de serviço público não previstas anteriormente, a Concessionária deve permitir a sua instalação.

2 — A forma e os meios de realização e conservação das instalações a que se refere o número anterior devem ser estabelecidos em contratos a celebrar entre a Concessionária e as entidades responsáveis pela gestão dos serviços em causa, as quais devem suportar os custos da sua realização e demais compensações eventualmente devidas à Concessionária pela sua conservação.

3 — Os contratos referidos no número anterior, bem como quaisquer alterações aos mesmos, carecem de aprovação expressa e prévia do Concedente, que não deve ser injustificadamente recusada e que deve ser comunicada à Concessionária nos 30 dias úteis seguintes ao respectivo pedido de autorização.

CAPÍTULO XII

Pagamentos a efectuar pelo Concedente

Base LXII

(*Revogada.*)

Base LXIII

(*Revogada.*)

Base LXIV

(*Revogada.*)

Base LXV

(*Revogada.*)

Base LXV-A

Pagamentos por disponibilidade

1 — A Concessionária recebe uma remuneração anual, calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$R_t = Dis_t - Ded_t \pm \sum (Sin)_t$$

em que:

R_t = Remuneração anual da Concessionária no ano t;

Dis_t = Componente da remuneração anual relativa à disponibilidade verificada no ano t, calculada nos termos do n.º 2;

Ded$_t$ = Componente correspondente às deduções a efectuar em virtude da ocorrência de falhas de desempenho e de disponibilidade, no ano t, calculada nos termos do n.º 3;
Sin$_t$ = Montante correspondente à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade para o ano t, calculado nos termos dos n.os 5 e seguintes.

2 — A componente da remuneração anual pela disponibilidade é calculada nos termos da fórmula seguinte:

$$Dis_t = \sum_j td_t \times \frac{IPC_{Dez_t-1}}{IPC_{Dez2009}} \times nd_t(j) \times \frac{L_{(j)}}{L_{Total}}$$

em que:

td$_t$ = Valor da tarifa diária de disponibilidade por quilómetro actualizável, no ano t, nos termos previstos em anexo ao Contrato de Concessão;
nd$_t$ = Número de dias em que o Sublanço j se encontrou em serviço, devendo considerar-se:

i) No ano de entrada em serviço da cobrança efectiva de portagens ao utilizador no Sublanço j, o número de dias contados desde essa data até 31 de Dezembro desse ano;
ii) Nos anos posteriores, o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro;
iii) No ano do Termo da Concessão, o número de dias entre 1 de Janeiro e o Termo da Concessão.

IPC_{Dez_t-1} = IPC a Dezembro do ano t-1;
$IPC_{Dez'2009}$ = IPC a Dezembro de 2009;
$L_{(j)}$ = Extensão, expressa em quilómetros, do Sublanço j;
L_{Total} = Extensão, expressa em quilómetros, correspondente à soma das extensões dos sublanços que integram a Concessão;
t = Período correspondente a um ano civil.

3 — O montante total das deduções a efectuar em cada ano, a que se refere o n.º 1, é calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$Ded_t = \sum F(Dis)_t$$

em que:

F(Dis)$_t$ = Montante correspondente à dedução diária imposta em resultado da ocorrência de falhas de disponibilidade para o ano t, calculada nos termos do n.º 18.

4 — Considera-se existir uma falha de disponibilidade quando alguma das condições de indisponibilidade definidas nos n.os 14 a 17 se verificar.
5 — O montante relativo à dedução ou incremento imposto em resultado da evolução dos índices de sinistralidade é calculado de acordo com as fórmulas seguintes:

a) O índice de sinistralidade da Concessão calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(Conc) = \frac{N_t \times 10^8}{L \times TMDA_t \times 365}$$

em que:

IS$_t$*(Conc)* = Índice de sinistralidade da Concessão para o ano t;
N$_t$ = Número de acidentes no ano t, com vítimas (mortos e ou feridos), registados nos Sublanços da Concessão pela autoridade policial competente;
L = Extensão total, em quilómetros, dos Sublanços da Concessão;
TMDA$_t$ = TMDA registado na Concessão no ano t;

b) O índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real em sistema *free flow* calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(CONPOR) = \frac{\sum_i IS_t(concessão\ portagem_i) \times L_i}{\sum_i L_i}$$

em que:

IS$_t$*(CONPOR)* = Índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real em sistema *free flow* para o ano t;
IS$_t$*(concessão portagem*$_t$) = Índice de sinistralidade de cada uma das concessões com portagem real em sistema *free flow* em operação;
L$_t$ = Extensão dos lanços em serviço de cada uma das concessões com portagem real em sistema *free flow*, expresso em quilómetros;

c) O índice de sinistralidade ponderado calcula-se nos seguintes termos:

$$IS_t(ponderado) = 60\% \times IS_t(Conc) + 40\% \times IS_t(CONPOR)$$

em que:

IS$_t$*(ponderado)* = Índice de sinistralidade ponderado para o ano t;
IS$_t$*(conc)* = Índice de sinistralidade da Concessão para o ano t;
IS$_t$*(CONPOR)* = Índice de sinistralidade de todas as concessões com portagem real em sistema *free flow* em operação para o ano t.

6 — Sempre que se verifique:

a) $IS_t(conc) < IS_t(ponderado)$, o Concedente soma à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea *a*) do número seguinte;
b) $IS_t(conc) > IS_t(ponderado)$, a Concessionária deduz à remuneração anual da Concessionária um valor calculado nos termos da alínea *b*) do número seguinte.

7 — Os incrementos e deduções referidos no número anterior são calculados da seguinte forma:

a) Incremento:

$$Sin_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_{t-1}(ponderado) - IS_t(Conc)}{IS_t(Conc)}$$

b) Dedução:

$$SIn_t = 2\% \times (Dis_t) \times \frac{IS_t(Conc) - IS_{t-1}(ponderado)}{IS_t(Conc)}$$

8 — No caso de o Termo da Concessão ocorrer em mês diverso do de Dezembro, são feitos os necessários ajustes ao cálculo dos prémios e multas aplicáveis, na proporção dos meses inteiros que decorram entre Janeiro e o Termo da Concessão.

9 — O Concedente procede ao pagamento da remuneração anual pela forma e datas em seguida indicadas:

a) Até ao final de cada um dos meses de Fevereiro, Abril, Junho, Agosto, Outubro e Dezembro de cada ano são efectuados pagamentos, todos de igual montante, correspondentes, na sua globalidade, a 80 % da remuneração anual prevista;

b) Até ao final do mês de Fevereiro de cada ano, é efectuado um pagamento de reconciliação correspondente à diferença entre a remuneração devida relativa ao ano anterior e os pagamentos por conta efectuados nesse mesmo ano.

10 — A determinação da parte responsável pelo pagamento de reconciliação previsto no número anterior é feita da seguinte forma:

a) Se a soma dos pagamentos por conta de certo ano for superior à remuneração anual desse mesmo ano cabe à Concessionária pagar ao Concedente o montante respeitante ao pagamento de reconciliação;

b) Se a soma dos pagamentos por conta de certo ano for inferior à remuneração anual desse mesmo ano cabe ao Concedente pagar à Concessionária o montante respeitante ao pagamento de reconciliação.

11 — A Concessionária pode, ainda que o crédito não seja líquido, ceder às Entidades Financiadoras ou a outras instituições financeiras os créditos que sobre o Concedente detém em virtude do Contrato de Concessão.

12 — Mediante solicitação escrita da Concessionária, o Concedente emite e entrega-lhe, no prazo de cinco dias úteis, documento adequado confirmando a existência do crédito cedendo.

13 — Em caso de mora, superior a 30 dias, relativamente às datas previstas na presente base para a realização dos pagamentos devidos pelo Concedente, há lugar à aplicação de juros, após aquele período, calculados à taxa Euribor para operações a três meses, acrescida de 1 % até integral e efectivo pagamento.

14 — Um Sublanço encontra-se disponível, nos termos e para os efeitos do disposto no Contrato de Concessão, quando se encontram verificadas, simultaneamente, as seguintes condições:

a) Condições de acessibilidade: estado ou condição caracterizada por permitir a todos os veículos autorizados terem acesso, na entrada e na saída, ao Sublanço;

b) Condições de segurança: estado ou condição de um Sublanço caracterizada por:

i) Representar o cumprimento integral de todas as disposições legais ou regulamentares estabelecidas para a respectiva concepção, construção e operacionalidade;

ii) Permitir aos veículos autorizados entrar, sair e circular por esse Sublanço sem mais riscos para a integridade física e bem estar dos utentes e para a integridade dos respectivos veículos do que aqueles que decorreriam da sua normal e prudente utilização;

c) Condições de circulação: estado ou condição do Sublanço caracterizado pelo cumprimento do conjunto de requisitos que permitem a circulação na velocidade e comodidade inerente ao nível de serviço B e tendo em conta designadamente:

i) A regularidade e a aderência do pavimento;

ii) Os sistemas de sinalização, segurança e apoio aos utentes e o respectivo estado de manutenção;

iii) Os sistemas de iluminação;

iv) Os sistemas de ventilação de túneis e outros equipamentos integrantes da Auto-estrada.

15 — Para efeitos do disposto na presente base, um Sublanço não deixa de estar disponível ainda que sejam realizados encerramentos de via nos termos do n.º 1 da base LI.

16 — O nível de serviço de disponibilidade é calculado com base na metodologia preconizada na última versão do Highway Capacity Manual e com sistema métrico.

17 — Em resultado da avaliação da disponibilidade, realizada nos termos dos números anteriores, o Concedente determina a extensão de via que se encontrou relativa ou absolutamente indisponível.

18 — O montante relativo às falhas de disponibilidade corresponde à soma das deduções diárias a aplicar, sendo cada uma delas calculada de acordo com a fórmula seguinte:

$$F(Dis)_t = td_t \times \frac{IPC_{Dezt-1}}{IPC_{Dez'2009}} \times T \times c(g) \times c(d)$$

em que:

td_t = Valor da tarifa diária por disponibilidade por quilómetro actualizável, no ano t, de acordo com o previsto em anexo ao Contrato de Concessão;

IPC_{Dezt-1} = IPC a Dezembro do ano t-1;

$IPC_{Dez'2009}$ = IPC a Dezembro de 2009;

T = Relação entre o número de quilómetros afectados pela indisponibilidade e o número total de quilómetros;

$c(g)$ = Coeficiente de gravidade da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados dois graus de indisponibilidade:

i) Indisponibilidade absoluta — a que corresponde um coeficiente de valor 1;

ii) Indisponibilidade relativa — a que corresponde um coeficiente de valor 0,5;

$c(d)$ = Coeficiente de duração da falha de disponibilidade, sendo, para este efeito, considerados três graus de indisponibilidade:

i) Indisponibilidade durante o período nocturno (entre as 22h00 m e as 6h00m) — a que corresponde um coeficiente de valor 0,3;

ii) Indisponibilidade durante o período diurno (entre as 6h00 m e as 22h00m) — a que corresponde um coeficiente de valor 0,7;

iii) Indisponibilidade durante um dia — a que corresponde um coeficiente de valor 1.

19 — Ocorrendo um alargamento de um Sublanço, nos termos da base XXXIV, devem ser revistos:

a) O calendário das grandes reparações desse Sublanço, mantendo-se os pressupostos de periodicidade para a sua realização;

b) Os respectivos custos unitários por quilómetro, de forma a ter em consideração o custo adicional decorrente do novo número de vias.

20 — Ocorrendo a situação prevista no número anterior, os pagamentos por disponibilidade são ajustados de modo a reflectir os ajustamentos de calendário e os custos adicionais com grandes reparações, devendo manter-se a TIR accionista inalterada.

21 — A revisão dos custos unitários a que se refere o n.º 19 e os ajustamentos previstos no número anterior devem ser objecto de acordo entre as Partes, sem prejuízo da possibilidade de recurso à arbitragem, nos termos do capítulo XXIII.

CAPÍTULO XIII

Modificações subjectivas na Concessão

Base LXVI

Cedência, oneração, trespasse e alienação

1 — Sem prejuízo do disposto em contrário nas presentes bases e no Contrato de Concessão, é interdito à Concessionária ceder, alienar ou por qualquer modo onerar, no todo ou em parte, a Concessão ou realizar qualquer negócio jurídico que vise atingir ou tenha por efeito, mesmo que indirecto, idênticos resultados.

2 — A Concessionária não pode, sem prévia e expressa autorização do Concedente, trespassar a Concessão.

3 — Os actos praticados em violação do disposto nos números anteriores são nulos, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis.

4 — No caso de trespasse, a Concessionária deve comunicar ao Concedente a sua intenção de proceder ao trespasse da Concessão, remetendo-lhe a minuta do contrato de trespasse que se propõe assinar e indicando todos os elementos do negócio que pretende realizar, bem como o calendário previsto para a sua realização e a identidade do trespassário.

5 — A autorização que eventualmente venha a ser dada para o trespasse só é válida se os termos do contrato de trespasse forem exactamente os mesmos dos que constavam do pedido de autorização submetido pela Concessionária ao Concedente.

6 — Ocorrendo trespasse da Concessão, consideram-se transmitidos para a nova concessionária os direitos e obrigações da Concessionária, assumindo aquela ainda os deveres, obrigações e encargos que eventualmente lhe venham a ser impostos pelo Concedente como condição para a autorização do trespasse.

7 — A Concessionária é responsável pela transferência integral dos seus direitos e obrigações para o trespassário, incluindo as obrigações incertas, ilíquidas ou inexigíveis à data do trespasse.

CAPÍTULO XIV

Garantias do cumprimento das obrigações da Concessionária

Base LXVII

Garantias a prestar

O exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Concessão pela Concessionária é garantido, cumulativamente, através de:

a) Caução estabelecida nos montantes estipulados na base seguinte;

b) Garantias bancárias prestadas a favor da Concessionária pelos Membros do Concorrente enquanto accionistas da Concessionária, nos montantes que cada um se obrigou a subscrever, garantindo o cumprimento das obrigações assumidas na base XIII e no Acordo de Accionistas de Realização do Capital Social da Sociedade Concessionária e de Prestações Acessórias, com o montante máximo de responsabilidade correspondente ao montante de capitalização da Concessionária pelos seus accionistas nos termos do Acordo de Subscrição e Realização de Capital e com as condições de execução pelo Concedente constantes em anexo ao Contrato de Concessão.

Base LXVIII

Regime das garantias

1 — As garantias previstas na base anterior mantêm-se em vigor nos seguintes termos:

a) A caução a que se refere a alínea *a*) da base anterior, no valor determinado nos termos dos números seguintes, mantém-se em vigor até um ano após o Termo da Concessão;

b) O montante máximo da responsabilidade assumida nos termos das garantias referidas na alínea *b*) da base anterior é progressivamente reduzido à medida em que for sendo cumprido o Acordo de Accionistas de Realização do Capital Social da Sociedade Concessionária e de Prestações Acessórias.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o valor da caução é fixado pela forma seguinte:

a) Na Data de Assinatura do Contrato de Concessão, € 2 493 989,49;

b) Após o início da construção e enquanto se encontrarem Lanços em construção, a caução é fixada, no mês de Janeiro de cada ano, no valor correspondente a 5 % do orçamento das obras a realizar nesse ano;

c) Na data da entrada em serviço de cada um dos Lanços construídos, o montante da caução correspondente a esse Lanço é reduzido a 1 % do seu valor imobilizado corpóreo bruto reversível, apurado de acordo com o balancete trimestral da Concessionária;

d) *(Revogada.)*

3 — O valor da caução determinado nos termos do número anterior nunca pode ser inferior a € 2 493 989,49, actualizado de acordo com o referido no número seguinte.

4 — Nos anos seguintes ao da entrada em serviço da totalidade da Auto-Estrada, o valor da caução é actualizado de acordo com o IPC publicado para o ano anterior àquele em que a actualização ocorre.

5 — A caução pode ser constituída, consoante opção da Concessionária, por uma das seguintes modalidades:

a) Depósito em numerário constituído à ordem do Concedente;

b) Títulos emitidos ou garantidos pelo Estado Português;

c) Garantia bancária emitida por instituição de crédito em benefício do Concedente de acordo com a minuta que consta como anexa ao Contrato de Concessão.

6 — Quando a caução for constituída em títulos, estes são avaliados pelo respectivo valor nominal, salvo se, nos três meses anteriores à constituição da caução, a cotação média na Bolsa de Lisboa for abaixo do par, situação em que a avaliação se fixa em 90 % dessa média.

7 — Os termos e condições da caução constituída de acordo com o n.º 5, quaisquer modificações subsequen-

tes dos seus termos, o seu cancelamento ou redução e as respectivas instituições emitentes ou depositárias, desde que com um rating a longo prazo inferior a A. Standard & Poors, devem merecer aprovação prévia do Concedente, a qual se considera tacitamente concedida se não for recusada, no prazo de 60 dias.

8 — O Concedente pode utilizar a caução sempre que a Concessionária não cumpra qualquer obrigação assumida no Contrato de Concessão.

9 — Sempre que o Concedente utilize a caução, a Concessionária deve proceder à reposição do seu montante integral no prazo de 30 dias a contar da data daquela utilização.

10 — O recurso à caução é precedido de despacho do MOPTC sobre proposta do InIR, não dependendo de qualquer outra formalidade ou de prévia decisão arbitral ou judicial.

11 — Todas as despesas relativas à prestação da caução são da responsabilidade da Concessionária.

Base LXIX

Cobertura por seguros

1 — A Concessionária deve assegurar a existência e manutenção em vigor das apólices de seguro necessárias para garantir uma efectiva e compreensiva cobertura dos riscos da Concessão por seguradoras aceitáveis para o Concedente.

2 — O programa de seguros relativo às apólices de seguro indicadas no número anterior é o constante de anexo ao Contrato de Concessão, sem prejuízo da contratação dos seguros previstos na base LXXVI.

3 — Não podem ter início quaisquer obras ou trabalhos no Empreendimento Concessionado sem que a Concessionária apresente ao Concedente comprovativo de que as apólices de seguro aplicáveis se encontram em vigor, com os prémios do primeiro período de cobertura pagos, nas condições estipuladas em anexo ao Contrato de Concessão.

4 — O Concedente deve ser indicado como co-beneficiário nas apólices de seguro aplicáveis.

5 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a manutenção em vigor das apólices listadas em anexo ao Contrato de Concessão, nomeadamente através do pagamento atempado dos respectivos prémios, pelo valor que lhe seja debitado pelas seguradoras.

6 — O Concedente pode proceder, por conta da Concessionária, ao pagamento directo dos prémios dos seguros referidos nos números anteriores, quando a Concessionária não o faça, mediante recurso à caução.

7 — As condições constantes dos n.os 3 a 6 devem constar das apólices emitidas nos termos desta base e ser, assim, do conhecimento das seguradoras.

CAPÍTULO XV

Fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária

Base LXX

Fiscalização pelo Concedente

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da Concessionária emergentes do Contrato de Concessão são exercidos pelo MEF para os aspectos económicos e financeiros e pelo MOPTC para os demais aspectos.

2 — Os poderes do MOPTC são exercidos pelo InIR e os do MEF são exercidos pela IGF.

3 — A Concessionária faculta ao Concedente, ao InIR e à IGF ou a qualquer outra entidade por estes nomeada, desde que devidamente credenciada, livre acesso a todo o Empreendimento Concessionado, bem como a todos os livros de actas, listas de presença e documentos anexos relativos à Concessionária, livros, registos e documentos relativos às instalações e actividades objecto da Concessão, incluindo as estatísticas e registos de gestão utilizados, e presta sobre todos esses documentos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

4 — O InIR, enquanto entidade fiscalizadora, pode intervir em qualquer momento do processo evolutivo da obra, desde a fase da sua concepção e projecto até à fase de exploração e de conservação, ordenando a verificação quer de anomalias de execução, quer do incumprimento do que seja exigível à Concessionária.

5 — Podem ser efectuados, a pedido do Concedente, e na presença de representantes da Concessionária, ensaios que permitam avaliar as condições de funcionamento e as características da Concessão, e do equipamento, dos sistemas e das instalações às mesmas respeitantes, correndo os respectivos custos por conta da Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso a arbitragem.

6 — As determinações do Concedente que venham a ser expressamente emitidas no âmbito dos poderes de fiscalização, incluindo as relativas a eventuais suspensões dos trabalhos de construção, são imediatamente aplicáveis e vinculam a Concessionária, sem prejuízo da possibilidade de posterior recurso à arbitragem.

7 — Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações resultantes do Contrato de Concessão não envolvem qualquer responsabilidade do Concedente pela execução das obras de construção, sendo todas as imperfeições ou vícios de concepção, de execução ou de funcionamento das referidas obras da exclusiva responsabilidade da Concessionária.

Base LXXI

Controlo da construção da Auto-Estrada

1 — A Concessionária obriga-se a apresentar semestralmente ao Concedente os elementos do plano geral de trabalhos, relativos ao semestre em curso, os quais devem ser traçados sobre o plano geral de trabalhos inicial incluído no Programa de Trabalhos.

2 — A Concessionária obriga-se ainda a apresentar trimestralmente ao Concedente os planos parcelares de trabalho, relativos ao trimestre em curso, os quais devem ser traçados sobre os planos parcelares incluídos no Programa de Trabalhos.

3 — Os eventuais desvios entre os documentos referidos nos números anteriores devem ser neles devidamente fundamentados e, ocorrendo atrasos na construção da Auto-Estrada, devem ser indicadas as medidas de recuperação previstas.

4 — A Concessionária obriga-se ainda a fornecer, em complemento dos documentos referidos, todos os esclarecimentos e as informações adicionais que o Concedente lhe solicitar.

Base LXXII

Intervenção directa do Concedente

1 — Quando a Concessionária não tenha respeitado as determinações expressamente emitidas pelo Concedente no âmbito dos seus poderes de fiscalização, dentro do prazo que razoavelmente lhe seja fixado, assiste a este a faculdade de proceder à correcção da situação, directamente ou através de terceiro, correndo os custos para o efeito incorridos por conta da Concessionária.

2 — O Concedente pode recorrer à caução para pagamento dos custos incorridos em aplicação do disposto no número anterior, sem prejuízo do posterior recurso à arbitragem.

CAPÍTULO XVI

Responsabilidade extracontratual perante terceiros

Base LXXIII

Pela culpa e pelo risco

A Concessionária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados no exercício das actividades que constituem o objecto da Concessão, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pelo Concedente qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.

Base LXXIV

Por prejuízos causados por entidades contratadas

1 — A Concessionária responde ainda nos termos gerais da relação comitente-comissário pelos prejuízos causados pelas entidades por si contratadas para o desenvolvimento das actividades compreendidas na Concessão.

2 — Constitui especial dever da Concessionária prover e exigir a qualquer entidade com que venha a contratar que promova as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à Concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e segurança em vigor a cada momento.

CAPÍTULO XVII

Incumprimento e cumprimento defeituoso

Base LXXV

Incumprimento

1 — Sem prejuízo da possibilidade de sequestro ou de resolução do Contrato de Concessão, o incumprimento pela Concessionária de quaisquer deveres ou obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou do Contrato de Concessão, com excepção das previstas no capítulo X-A, pode ser sancionada, por decisão do Concedente, pela aplicação de multas contratuais, cujo montante varia, em função da gravidade da falta, entre € 4 987,98 e € 99 759,58.

2 — A aplicação de multas contratuais está dependente de notificação prévia da Concessionária pelo Concedente para reparar o incumprimento e do não cumprimento do prazo de reparação fixado nessa notificação, nos termos do número seguinte, ou da não reparação integral da falta, pela Concessionária, naquele prazo.

3 — O prazo de reparação do incumprimento é fixado de acordo com critérios de razoabilidade e tem sempre em atenção a defesa do interesse público e a manutenção em funcionamento da Concessão nos termos das presentes bases e do Contrato de Concessão.

4 — A fixação do montante das multas contratuais a que aludem os números anteriores é da exclusiva competência do Concedente, sem prejuízo da sua revisibilidade pelo tribunal arbitral.

5 — Caso o incumprimento consista em atraso na data de entrada em serviço dos Lanços a construir, as multas referidas no número anterior são aplicadas por cada dia de atraso e por cada Lanço, têm como limite máximo para todos os Lanços o montante de € 3 740 984,23 e são aplicáveis nos termos seguintes:

a) Até ao montante de € 14 963,94, por dia de atraso, entre o primeiro e o décimo quinto dia de atraso, inclusive;

b) Até ao montante de € 24 939,89, por dia de atraso, entre o décimo sexto e o trigésimo dia de atraso, inclusive;

c) Até ao montante de € 49 879,79, por dia de atraso entre o trigésimo primeiro e o sexagésimo dia de atraso, inclusive;

d) Até ao montante de € 62 349,74, a partir do sexagésimo primeiro dia de atraso.

6 — Caso a Concessionária não proceda ao pagamento voluntário das multas contratuais que lhe sejam aplicadas, no prazo de 10 dias úteis a contar da sua fixação e notificação pelo Concedente, este pode utilizar a caução para pagamento das mesmas.

7 — No caso de o montante da caução ser insuficiente para o cumprimento das multas, pode o Concedente deduzir o respectivo montante dos pagamentos a efectuar por ele.

8 — Os valores das multas estabelecidas na presente base são actualizados em Janeiro de cada ano de acordo com o IPC publicado para o ano anterior.

9 — A aplicação das presentes multas não prejudica a aplicação de outras sanções contratuais, nem de outras sanções previstas em lei ou regulamento, nem isenta a Concessionária de responsabilidade civil, criminal e contra-ordenacional em que incorrer perante o Concedente ou terceiro.

10 — Não é devido o pagamento de multas sempre que ao evento de incumprimento sejam aplicáveis as deduções previstas na base LXV-A.

11 — A aplicação de multas é sempre precedida de audiência da Concessionária.

Base LXXVI

Força maior

1 — Consideram-se unicamente casos de força maior os acontecimentos imprevisíveis e irresistíveis, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da Concessionária.

2 — Constituem nomeadamente casos de força maior actos de guerra ou subversão, hostilidades ou invasão, rebelião ou terrorismo, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, inundações catastróficas, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem as actividades compreendidas na Concessão.

3 — Consideram-se excluídos da previsão dos números anteriores os eventos naturais cujo impacte deva ser suportado pela Auto-Estrada, nos termos dos projectos aprovados, e dentro dos limites por estes previstos.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6, a ocorrência de um caso de força maior tem por efeito:

a) Exonerar a Concessionária da responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações emergentes do Contrato

de Concessão que sejam directamente por ele afectadas, na estrita medida em que o respectivo cumprimento pontual e atempado tenha sido efectivamente impedido;

b) A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos da base LXXXIV;

c) A resolução do Contrato da Concessão, caso a impossibilidade do respectivo cumprimento se torne definitiva, ou a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revele excessivamente onerosa para o Concedente.

5 — No caso de exoneração da Concessionária do cumprimento das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, por motivo de força maior, o Concedente deve fixar, logo que possível, com razoabilidade, e após prévia audiência da Concessionária, o prazo pelo qual aquela exoneração se prolonga.

6 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco normalmente segurável em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis, e independentemente de a Concessionária ter efectivamente contratado as respectivas apólices, verifica-se o seguinte:

a) A Concessionária não fica exonerada do cumprimento pontual e atempado das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, na medida em que aquele cumprimento se tornasse possível em virtude do recebimento da indemnização relativa ao risco em causa, no prazo que, com razoabilidade, lhe for, para este efeito, fixado pelo Concedente;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do disposto no n.º 8, apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização aplicável nos termos da apólice comercialmente aceitável relativa ao risco em causa, ou daquela que seria aplicável, independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou limite de cobertura;

c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão quando o cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão seja definitivamente impossível, mesmo que tivesse sido recebida a indemnização a que se referem as alíneas anteriores ou quando a reposição do equilíbrio financeiro seja excessivamente onerosa para o Concedente.

7 — Ficam em qualquer caso excluídos da previsão do número anterior os actos de guerra ou subversão, hostilidade ou invasão, rebelião ou terrorismo e as radiações atómicas.

8 — Perante a ocorrência de um caso de força maior, as Partes acordam se há lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão ou à resolução do Contrato de Concessão, recorrendo-se, caso não seja alcançado o acordo quanto à opção e respectivas condições no prazo de 120 dias a contar da ocorrência de um caso de força maior, à arbitragem.

9 — Verificando-se a resolução do Contrato de Concessão nos termos da presente base, o Concedente assume os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, excepto os relativos a incumprimentos ou atrasos verificados antes da ocorrência do caso de força maior, sendo-lhe todavia pagas directamente as indemnizações devidas ao abrigo de quaisquer apólices de seguro que se destinem a cobrir o evento de força maior ou os seus efeitos.

10 — No caso previsto no número anterior, o Concedente assume as obrigações de pagamento de capital e juros constantes dos Contratos de Financiamento com vencimento previsto e devido entre a data em que se verifique o caso de força maior e o termo do pagamento da dívida.

11 — Verificando-se, por acordo das Partes ou determinação do tribunal arbitral, nos termos do n.º 8, a resolução do Contrato de Concessão, observa-se ainda o seguinte:

a) Extinguem-se as relações contratuais entre as Partes;

b) Pode o Concedente usar da faculdade prevista no n.º 2 da base XLIII;

c) Revertem para o Concedente todos os bens que integram a Concessão e o Estabelecimento da Concessão;

d) É a caução libertada a favor da Concessionária, excepto na medida em que esta possa e deva ser utilizada pelo Concedente em consequência de facto ocorrido antes do evento que esteve na origem da verificação de um caso de força maior;

e) Fica a Concessionária responsável pelos efeitos da cessação de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projecto, de que seja parte, salvo quanto àqueles em relação aos quais o Concedente exerceu a faculdade prevista no n.º 2 da base XLIII e quanto aos indicados no n.º 9.

12 — A Concessionária obriga-se a comunicar de imediato ao Concedente a ocorrência de qualquer evento qualificável como caso de força maior ao abrigo do disposto na presente base, bem como, no mais curto prazo possível, a indicar quais as obrigações emergentes do Contrato de Concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou dificultado por força de tal ocorrência e, bem assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática a fim de mitigar o impacte do referido evento e os respectivos custos.

13 — Constitui estrita obrigação da Concessionária a mitigação, por qualquer meio razoável e apropriado ao seu dispor, dos efeitos da verificação de um caso de força maior.

CAPÍTULO XVIII

Extinção e suspensão da Concessão

Base LXXVII

Resgate

1 — Nos últimos seis anos de vigência da Concessão, pode o Concedente proceder ao respectivo resgate a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um ano após a notificação à Concessionária da intenção de resgate.

2 — Com o resgate, o Concedente assume automaticamente todos os direitos e obrigações da Concessionária emergentes dos contratos outorgados anteriormente à notificação referida no número anterior que tenham por objecto a exploração e conservação da Auto-Estrada, incluindo os Contratos de Financiamento.

3 — As obrigações assumidas pela Concessionária por força de contratos por si celebrados após a notificação da intenção de resgate só são assumidas pelo Concedente quando tais contratos tenham obtido, previamente, a autorização do MOPTC.

4 — Em caso de resgate, a Concessionária tem direito à prestação pelo Concedente, a título de indemnização e em cada ano, desde a data do resgate até ao termo do prazo da Concessão a que se refere o n.º 1 da base X, de uma quantia correspondente ao somatório dos reembolsos, remunerações e outros cash flow para accionistas previstos, mas ainda não pagos, para cada ano desse período, na última versão entregue ao Concedente das projecções referidas na alínea *h*) do n.º 1 da base XVI, a qual deve estar consentânea com a evolução histórica da Concessionária e ser aceite pelo Concedente.

5 — Os montantes a pagar pelo Concedente nos termos do número anterior são deduzidos de eventuais obrigações da Concessionária vencidas e não cumpridas, ou cumpridas defeituosamente, à data do resgate.

6 — Caso não haja acordo entre as Partes, no decurso dos 90 dias seguintes à notificação prevista no n.º 1 sobre o valor das indemnizações a que se refere o n.º 4, este é determinado por uma comissão arbitral, composta por três peritos, um nomeado pelo Concedente, outro pela Concessionária e outro por acordo de ambas as Partes, ou, na sua falta, por escolha do presidente do Tribunal Central Administrativo, que também nomeia o representante de qualquer das Partes caso estas não o tenham feito.

7 — Com o resgate são libertadas, seis meses depois, a caução e as demais garantias a que se refere a base LXVII, mediante comunicação dirigida pelo Concedente aos respectivos depositários ou emitentes.

Base LXXVIII

Sequestro

1 — Em caso de incumprimento grave, pela Concessionária, das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, o Concedente pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo a realização de obras e o desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, ou a exploração dos serviços desta, suspendendo-se concomitantemente os pagamentos à Concessionária, com excepção dos já vencidos à data do sequestro.

2 — O sequestro pode ter lugar, nomeadamente, caso se verifique qualquer das seguintes situações, por motivos imputáveis à Concessionária:

a) Cessação ou interrupção, total ou parcial, das obras ou da exploração dos serviços com consequências graves para o interesse público ou para a integridade da Concessão;

b) Deficiências graves na organização e regular desenvolvimento das actividades objecto da Concessão, ou no estado geral das instalações e equipamentos que comprometam a continuidade das obras, a sua integridade, a segurança de pessoas e bens, ou a regularidade da exploração ou dos pagamentos;

c) Atrasos na construção da Auto-Estrada que ponham em risco o cumprimento do prazo estabelecido para a sua entrada em serviço e que não tenham sido resolvidos nos termos da base XXXIII;

d) Violação de deveres e obrigações da Concessionária emergentes do Contrato de Concessão que possa ser sanada, pelo recurso ao sequestro.

3 — A Concessionária está obrigada à entrega do Empreendimento Concessionado no prazo que lhe for fixado pelo Concedente quando lhe for comunicada a decisão de sequestro da Concessão.

4 — Verificando-se qualquer facto que possa dar lugar ao sequestro da Concessão, observa-se previamente, e com as devidas adaptações, o processo de sanação do incumprimento previsto nos n.os 3 a 5 da base seguinte.

5 — Durante o período de sequestro da Concessão, o Concedente aplica os montantes dos pagamentos que seriam devidos à Concessionária nos termos do capítulo XII, em primeiro lugar para acorrer aos encargos resultantes da manutenção dos serviços, de acordo com os padrões de qualidade fixados no n.º 4 da base XLV, e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, e, em segundo lugar, para efectuar o serviço da dívida da Concessionária, decorrente dos Contratos de Financiamento.

6 — Caso o montante dos pagamentos que seriam devidos à Concessionária, nos termos do capítulo XII, durante o período do sequestro não seja suficiente para fazer face aos encargos resultantes da manutenção dos serviços e às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento da Concessão, fica a Concessionária obrigada a suportar a diferença, podendo o Concedente recorrer à caução, em caso de não pagamento pela Concessionária no prazo que razoavelmente lhe seja fixado.

7 — Logo que restabelecido o normal funcionamento da Concessão, a Concessionária é notificada para retomar a Concessão, no prazo que lhe seja fixado pelo Concedente.

8 — A Concessionária pode optar pela resolução do Contrato de Concessão caso o sequestro se mantenha por seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão, sendo nesse caso aplicável o disposto no n.º 9 da base seguinte.

Base LXXIX

Resolução

1 — O Concedente, sob proposta do MOPTC, e ouvidos o InIR e a IGF, pode pôr fim à Concessão através de resolução do Contrato de Concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão.

2 — Constituem, nomeadamente, causa de resolução do Contrato de Concessão por parte do Concedente, nos termos e para os efeitos do disposto no número anterior, os seguintes factos e situações:

a) Abandono da construção, da exploração ou da conservação da Concessão;

b) Dissolução da Concessionária, ou sentença de declaração de insolvência da Concessionária;

c) Não cumprimento reiterado das obrigações que originaram a aplicação das sanções previstas na base LXXV ou que originaram a tentativa de saneamento através de sequestro da Concessão;

d) Recusa ou impossibilidade da Concessionária em retomar a Concessão nos termos do disposto no n.º 7 da base anterior ou, quando o tenha feito, continuação das situações que motivaram o sequestro;

e) Falta de prestação ou de reposição da caução nos termos e prazos previstos;

f) Cedência, alienação, oneração ou trespasse da Concessão, no todo ou em parte, sem prévia autorização;

g) Incumprimento voluntário de decisões judiciais ou arbitrais transitadas em julgado, referentes à Concessão;

h) Desobediência reiterada às determinações do Concedente, com prejuízo grave e irremediável para a execução das obras ou para a exploração e conservação da Auto-Estrada;

i) Actividade fraudulenta destinada a lesar o interesse público.

3 — Verificando-se um dos casos de incumprimento referidos no número anterior ou qualquer outro que, nos termos do disposto no n.º 1, possa motivar a resolução do Contrato de Concessão, o Concedente notifica a Concessionária para, no prazo que razoavelmente lhe seja fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências dos seus actos, excepto tratando-se de uma violação não sanável.

4 — Caso a Concessionária não cumpra as suas obrigações ou não corrija ou repare as consequências do incum-

primento, nos termos determinados na notificação referida no número anterior, o Concedente pode resolver o Contrato de Concessão mediante comunicação enviada à Concessionária, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

5 — Caso o Concedente pretenda resolver o Contrato de Concessão nos termos do número anterior, deve previamente notificar por escrito o Agente das Entidades Financiadoras nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão.

6 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a comunicação da decisão da resolução referida no n.º 4 produz efeitos imediatos, independentemente de qualquer outra formalidade.

7 — Sem prejuízo da notificação por escrito ao Agente das Entidades Financiadoras, nos termos e para os efeitos do estabelecido em anexo ao Contrato de Concessão, em casos de fundamentada urgência que não se compadeça com as delongas no processo de sanação do incumprimento regulado no n.º 3, o Concedente pode, sem prejuízo da observância daquele processo, proceder de imediato ao sequestro da Concessão nos termos definidos na base anterior.

8 — A resolução do Contrato de Concessão origina o dever de indemnizar por parte da Concessionária, devendo a indemnização ser calculada nos termos gerais de direito e podendo o Concedente recorrer à caução caso a indemnização não seja paga voluntariamente pela Concessionária.

9 — Ocorrendo resolução do Contrato de Concessão pela Concessionária por motivo imputável ao Concedente, este deve indemnizar a Concessionária nos termos gerais de direito e é responsável pela assunção de todas as obrigações da Concessionária emergentes dos Contratos de Financiamento, com excepção das relativas a incumprimentos verificados antes da ocorrência do motivo da resolução.

Base LXXX

Caducidade

1 — O Contrato de Concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da Concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes.

2 — Verificando-se a caducidade do Contrato de Concessão, a Concessionária é inteiramente responsável pela cessação dos efeitos de quaisquer contratos, incluindo os Contratos do Projecto, de que seja parte, sem prejuízo do disposto nos n.os 2 e 3 da base XLIII.

Base LXXXI

Domínio público do Estado e reversão de bens

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 8, no Termo da Concessão, revertem gratuita e automaticamente para o Concedente todos os bens que integram ou que estão afectos à Concessão nos termos do n.º 1 da base VII, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em bom estado de conservação e de funcionamento, sem prejuízo do normal desgaste do seu uso para efeitos do Contrato de Concessão, e livres de quaisquer ónus ou encargos.

2 — Caso a Concessionária não dê cumprimento ao disposto no número anterior, o InIR promove a realização dos trabalhos e as aquisições que sejam necessários à reposição dos bens aí referidos, correndo os respectivos custos pela Concessionária e podendo ser utilizada a caução para os liquidar, no caso de não ocorrer pagamento voluntário e atempado dos montantes debitados pelo InIR.

3 — No fim do prazo da Concessão cessam para a Concessionária todos os direitos emergentes do Contrato de Concessão, sendo entregues ao Concedente todos os bens que constituem o Estabelecimento da Concessão, em estado que satisfaça as seguintes condições:

Bens	Condições mínimas
Pavimento	85% da extensão total com duração residual superior a 10 anos.
Obras de arte	Duração residual superior a 30 anos.
Postes de iluminação	Duração residual superior a oito anos.
Elementos mecânicos e eléctricos (excepto lâmpadas).	Duração residual superior a cinco anos.
Sinalização vertical	Duração residual superior a seis anos.
Sinalização horizontal	Duração residual superior a dois anos.
Equipamentos de segurança	Duração residual superior a 12 anos.
Equipamentos de cobrança de portagem.	Duração residual superior a três anos

Todos os bens não contemplados no quadro anterior devem ser entregues em estado que garanta 50% da vida útil de cada um dos seus componentes.

4 — Se, no decurso dos cinco últimos anos da Concessão, se verificar que a Concessionária não se mostra capaz de cumprir plenamente a obrigação referida no número anterior e se a caução não for suficiente para cobrir as despesas a realizar, o Concedente tem o direito de se compensar pelos custos previsíveis mediante a dedução, até um valor máximo de 40% dos pagamentos relativos a esses cinco anos, até ao montante necessário para levar a efeito os trabalhos e as aquisições tidos por convenientes, desde que a Concessionária não preste garantia bancária emitida em termos aceites pelo Concedente, de valor adequado à cobertura do referido montante.

5 — Se a 15 meses do Termo da Concessão se verificar, mediante inspecção a realizar pelo InIR, a pedido da Concessionária, que as condições descritas no n.º 3 se encontram devidamente salvaguardadas, as retenções de pagamentos efectuadas ao abrigo do número anterior são pagas à Concessionária acrescidas de juros à taxa Euribor para o prazo de três meses.

6 — Caso as retenções de pagamentos referidas no número anterior tenham sido substituídas por garantia bancária prestada pela Concessionária nos termos previstos no n.º 4, o Concedente reembolsa à Concessionária o custo comprovado dessa garantia bancária.

7 — No Termo da Concessão, o Concedente procede a uma vistoria dos bens referidos no n.º 1 da base VII, na qual participam representantes das Partes, destinada à verificação do estado de conservação e manutenção daqueles bens, devendo ser lavrado o respectivo auto.

8 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 da base IX, o Concedente pode autorizar que os bens referidos na alínea *b*) da base VII, na medida em que se encontrem igualmente afectos à prestação do serviço de cobrança de portagens no âmbito de outros contratos de concessão, continuem afectos à execução desses contratos.

CAPÍTULO XIX

Condição financeira da Concessionária

Base LXXXII

Assunção de riscos

1 — A Concessionária assume expressamente integral e exclusiva responsabilidade por todos os riscos inerentes

à Concessão, excepto se o contrário resultar do Contrato de Concessão.

2 — *(Revogado.)*

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

5 — *(Revogado.)*

6 — *(Revogado.)*

7 — *(Revogado.)*

Base LXXXIII

Caso Base

1 — As Partes acordam que o Caso Base constante de anexo ao Contrato de Concessão representa a equação financeira com base na qual é efectuada a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos estabelecidos na base LXXXIV.

2 — O Caso Base apenas pode ser alterado quando haja lugar, nos termos da base seguinte, à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, e exclusivamente para reflectir a reposição efectuada ou aquando da realização do Refinanciamento da Concessão, nos termos da base XIX-A.

Base LXXXIV

Reposição do equilíbrio financeiro

1 — Tendo em atenção a distribuição de riscos estipulada no Contrato de Concessão, a Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos dispostos nesta base, nos seguintes casos:

a) Modificação unilateral, imposta pelo Concedente, das condições de desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, desde que, em resultado directo da mesma, se verifique, para a Concessionária, um aumento de custos ou uma perda de receitas;

b) Ocorrência de casos de força maior nos termos da base LXXVI, excepto se, em resultado dos mesmos, se verificar a resolução do Contrato de Concessão nos termos do n.º 4 da base LXXVI e da alínea *c*) do n.º 6 da mesma base;

c) Alterações legislativas de carácter específico que tenham um impacte directo sobre as receitas ou custos respeitantes às actividades integradas na Concessão;

d) Quando o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro é expressamente previsto no Contrato de Concessão.

2 — As alterações à lei geral, designadamente à lei fiscal e à lei ambiental, ficam expressamente excluídas da previsão da alínea *c*) do número anterior.

3 — As Partes acordam que, sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição é efectuada de acordo com o que, de boa fé, for estabelecido entre o Concedente, através de representantes do MOPTC e do MEF, e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela Concessionária.

4 — Decorridos 60 dias sobre a solicitação de início de negociações sem que as Partes cheguem a acordo sobre os termos em que a reposição do equilíbrio financeiro deve ocorrer, aquela reposição tem lugar, com referência ao Caso Base, com as alterações que este tenha sofrido ao abrigo do n.º 2 da base LXXXIII, e é efectuada pela reposição, por opção da Concessionária, de dois dos três Critérios-Chave:

a) Valor mínimo do Rácio de Cobertura do Serviço da Dívida;

b) Valor mínimo do Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo;

c) TIR para os accionistas, em termos anuais nominais, para todo o prazo da Concessão.

5 — Os três valores referidos no número anterior são os que constam em anexo ao Contrato de Concessão e não podem ser modificados, independentemente de qualquer alteração ao Caso Base.

6 — A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão apenas deve ter lugar na medida em que, como consequência do impacte individual ou cumulativo dos eventos referidos no n.º 1, se verifique:

a) A redução em mais de 0,01 pontos do Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida ou do Rácio de Cobertura da Vida do Empréstimo; ou

b) A redução da TIR anual nominal para os accionistas da Concessionária em mais de 0,01 pontos percentuais.

7 — Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, tal reposição pode ter lugar, por acordo entre as Partes, através de uma das seguintes modalidades:

a) *(Revogada.)*

b) Atribuição de compensação directa pelo Concedente;

c) Qualquer outra forma que seja acordada pelas Partes.

8 — Caso, durante o Período Inicial da Concessão, se verifique qualquer dos eventos previstos no n.º 1 da presente base, a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão tem lugar através da atribuição de compensação directa pelo Concedente, salvo acordo diverso entre Concessionária e Concedente.

9 — As Partes acordam que a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão efectuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa, suficiente e final para todo o período da Concessão, salvo acordo diverso das Partes.

10 — Para os efeitos previstos na presente base, a Concessionária deve notificar o Concedente da ocorrência de qualquer evento que, individual ou cumulativamente, possa dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua verificação.

CAPÍTULO XX

Direitos de propriedade industrial e intelectual

Base LXXXV

Direitos de propriedade industrial e intelectual

1 — A Concessionária cede gratuitamente ao Concedente todos os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ou úteis ao desempenho das funções que a este incumbem nos termos do Contrato de Concessão, ou ao exercício dos direitos que lhe assistem nos termos do mesmo, e que tenham sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, seja directamente pela Concessionária seja pelos terceiros que para o efeito subcontratar.

2 — Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projectos elaborados para os fins específicos das actividades integradas na Concessão e bem assim os projectos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos no número anterior

são transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade ao Concedente no Termo da Concessão, competindo à Concessionária adoptar todas as medidas para o efeito necessárias.

CAPÍTULO XXI

Aplicação no tempo

Base LXXXVI

Vigência da Concessão

O Contrato de Concessão entra em vigor às 24 horas da Data de Assinatura do Contrato de Concessão, contando-se a partir dessa data o prazo da Concessão.

CAPÍTULO XXII

Disposições diversas

Base LXXXVII

Acordo Completo

A Concessionária declara que o Contrato de Concessão e os contratos e documentos que constam dos seus Anexos constituem a totalidade dos acordos que regulam a Concessão ou a Concessionária, incluindo o seu financiamento.

Base LXXXVIII

Comunicações, autorizações e aprovações

1 — As comunicações, autorizações e aprovações previstas no Contrato de Concessão, salvo disposição específica em contrário, são sempre efectuadas por escrito e remetidas:

a) Em mão, desde que comprovadas por protocolo;
b) Por telefax, desde que comprovado por «Recibo de transmissão ininterrupta»;
c) Por correio registado com aviso de recepção.

2 — Consideram-se, para efeitos do Contrato de Concessão, como domicílios das Partes as seguintes moradas e postos de recepção de fax:

a) Concedente: InIR — Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P., Rua dos Lusíadas, n.º 9, 4.º-F, 1300-364 Lisboa; Fax: 21 364 31 19
b) Concessionária: Euroscut Norte — Sociedade Concessionária da SCUT do Norte-Litoral, S. A., Avenida Duque d'Ávila, 46, 8.º, 1050-083 Lisboa; Fax: 213151462.

3 — As Partes podem alterar os seus domicílios indicados, mediante comunicação prévia dirigida à outra Parte, nos termos dos n.os 1 e 2, a cuja produção de efeitos se aplica a regra estabelecida no número seguinte.
4 — As comunicações previstas no Contrato de Concessão consideram-se efectuadas:

a) No próprio dia em que forem transmitidas em mão, ou por telefax, se entregues ou recebidas entre as 9 e as 17 horas, ou no dia útil imediatamente seguinte, no caso de serem efectuadas após as 17 horas;
b) Três dias úteis depois de remetidas pelo correio.

5 — O Concedente pode nomear um delegado do Governo junto da Concessionária, a quem devem ser remetidas cópias de todas as comunicações efectuadas ao abrigo do Contrato de Concessão.

Base LXXXIX

Prazos e sua contagem

Os prazos fixados em dias ao longo das presentes bases e do Contrato de Concessão contam-se em dias seguidos de calendário, nos termos do disposto no artigo 279.º do Código Civil, salvo se contiverem a indicação de dias úteis, caso em que apenas se contam os dias em que os serviços da Administração Pública se encontrarem abertos ao público em Lisboa.

Base XC

Exercício de direitos

Sem prejuízo do disposto no capítulo XXIII, o não exercício ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista a qualquer das Partes ao abrigo do Contrato de Concessão não importa a renúncia a esse direito nem impede o seu exercício posterior nem constitui moratória ou novação da respectiva obrigação.

Base XCI

Invalidade parcial

Se alguma das disposições do Contrato de Concessão vier a ser considerada inválida ou ineficaz, tal não afecta a validade do restante clausulado do mesmo, o qual se mantém plenamente em vigor.

Base XCII

Deveres gerais das Partes

1 — As Partes comprometem-se reciprocamente a cooperar e a prestar o auxílio que razoavelmente lhes possa ser exigido com vista ao bom desenvolvimento das actividades integradas na Concessão.
2 — Constitui especial obrigação da Concessionária promover e exigir de todas as entidades que venham a ser contratadas para o desenvolvimento de actividades integradas na Concessão que sejam observadas todas as regras de boa condução das obras ou trabalhos em causa e especiais medidas de salvaguarda da integridade física do público e de todo o pessoal afecto aos mesmos.
3 — A Concessionária responsabiliza-se ainda perante o Concedente por que apenas sejam contratadas para desenvolver actividades integradas na Concessão entidades que se encontrem devidamente licenciadas e autorizadas e que detenham capacidade técnica e profissional adequadas para o efeito.
4 — Todas as decisões, autorizações, aprovações, pedidos ou demais actos do Concedente praticados ao abrigo do Contrato de Concessão devem ser devidamente fundamentados, bem como devem os actos de execução do Contrato de Concessão, a cargo de qualquer das Partes, assentar em critérios de razoabilidade.

Base XCIII

Custos e encargos da Concessionária

A Concessionária reembolsa o Concedente no prazo de 30 dias após a Data de Assinatura do Contrato de Concessão, os encargos suportados na preparação, no lançamento e na conclusão do concurso e que ascendem a € 788 100,68.

CAPÍTULO XXIII

Resolução de diferendos

Base XCIV

Processo de arbitragem

1 — Os eventuais conflitos que possam surgir entre as Partes em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras por que se rege a Concessão são resolvidos por arbitragem.

2 — A submissão de qualquer questão a arbitragem não exonera as Partes do pontual e atempado cumprimento das disposições do Contrato de Concessão e das determinações do Concedente que no seu âmbito lhe sejam comunicadas nem permite qualquer interrupção do desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, que devem continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão até que uma decisão final seja obtida relativamente à matéria em causa.

3 — O disposto no número anterior relativamente ao cumprimento de determinações do Concedente pela Concessionária aplica-se também a determinações consequentes sobre a mesma matéria, mesmo que emitidas após a data de submissão de uma questão a arbitragem, desde que a primeira dessas determinações consequentes tenha sido comunicada à Concessionária anteriormente àquela data.

4 — A Concessionária obriga-se a dar imediato conhecimento ao Concedente da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com as contrapartes dos Contratos do Projecto e a prestar-lhe toda a informação relevante relativa à evolução dos mesmos.

Base XCV

Tribunal arbitral

1 — O tribunal arbitral é composto por três membros, um nomeado por cada Parte e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que as Partes tenham designado.

2 — A Parte que decida submeter determinado diferendo ao tribunal arbitral apresenta os seus fundamentos para a referida submissão e designa de imediato o árbitro da sua nomeação, no requerimento de constituição do tribunal arbitral que dirija à outra Parte através de carta registada com aviso de recepção, devendo esta, no prazo de 20 dias úteis a contar da recepção daquele requerimento, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa.

3 — Os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro do tribunal no prazo de 10 dias úteis a contar da designação do segundo árbitro, cabendo ao Presidente do Tribunal Central Administrativo, que também nomeia o representante de qualquer das Partes, caso estas não o tenham feito, esta designação, caso a mesma não ocorra dentro deste prazo.

4 — O tribunal arbitral considera-se constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a sua nomeação e o comunicar a ambas as Partes.

5 — O tribunal arbitral pode ser assistido pelos peritos técnicos e consultores que considere conveniente designar.

6 — O tribunal arbitral, salvo acordo em contrário das Partes, julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

7 — Sem prejuízo de disposto em contrário no Contrato de Concessão, as decisões do tribunal arbitral devem ser proferidas no prazo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal determinada nos termos da presente base, configuram a decisão final de arbitragem relativamente às matérias em causa e incluem a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas Partes.

8 — O tribunal arbitral tem sede em Lisboa em local da sua escolha e utiliza a língua portuguesa.

9 — A arbitragem decorre em Lisboa, funcionando o tribunal de acordo com as regras fixadas no Contrato de Concessão, com as regras estabelecidas pelo próprio tribunal arbitral e ainda, subsidiariamente, pelo disposto na Lei n.º 31/86, de 29 de Agosto, alterada pelo Decreto-Lei n.º 38/2003, de 8 de Março.

Decreto-Lei n.º 44-C/2010

de 5 de Maio

O Governo procedeu à implementação do novo modelo de gestão e de financiamento do sector das infra-estruturas rodoviárias, assente nos princípios de *(i)* coesão territorial, traduzido na assunção complementar de encargos relativamente a infra-estruturas rodoviárias seleccionadas, atendendo, sempre que tal se justifique, aos indicadores de desenvolvimento sócio-económico das regiões em causa e à ausência de alternativas viáveis; *(ii)* solidariedade intergeracional, traduzido na adequada distribuição dos custos da rede rodoviária nacional pelos respectivos beneficiários, presentes e futuros, atendendo à vida útil das mesma se favorecendo o ajustamento da respectiva amortização financeira à sua amortização económica; *(iii)* eficiência ambiental; *(iv)* contratualização de longo prazo da concessão da rede rodoviária nacional entre o Estado e a EP — Estradas de Portugal, S. A.; *(v)* definição do preço global do serviço representado pelo uso e pela disponibilidade da rede rodoviária nacional, assente na criação da contribuição de serviço rodoviário como receita própria da EP — Estradas de Portugal, S. A.; *(vi)* associação de investimento privado ao desenvolvimento da rede rodoviária nacional, traduzida no reforço das parcerias público-privadas e na transferência de riscos para os parceiros privados; e *(vii)* reforço da segurança rodoviária.

Concretizando os objectivos definidos, o Governo estabeleceu o quadro de regulação do sector, com a criação do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P. (InIR, I. P.), e atribuiu à EP — Estradas de Portugal, S. A., a concessão da rede rodoviária nacional durante um período mais aproximado à vida útil da infra-estrutura. Deu ainda concretização à contribuição de serviço rodoviário sem sobrecarregar os contribuintes e procedeu ao lançamento de um programa de empreendimentos rodoviários já com a natureza de subconcessões da EP — Estradas de Portugal, S. A.

Na conformação do novo modelo, assumiu particular importância a alteração do paradigma de relacionamento do Estado com o sector rodoviário, consubstanciada na atribuição à EP — Estradas de Portugal, S. A., da concessão da rede rodoviária nacional.

Com esta medida visou-se, designadamente, assegurar a transparência na determinação dos custos e das tarifas, o controlo público do desempenho e da eficiência do concessionário geral, a fixação de objectivos públicos e contratualizados no que se refere à qualidade de serviço das vias nacionais, à redução da sinistralidade e à penalização dos efeitos ambientais do sector, bem assim, estruturar um modelo de gestão potenciador de capacidade para encontrar no mercado as melhores soluções de financiamento que permitam tornar o sector rodoviário auto-sustentável e geracionalmente equitativo.